Probleme des deutschen Schiffsbeleihungswesens.

Dissertation

zur

Erlangung der Staatswissenschaftlichen Doktorwürde

der

Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät

der

Hansischen Universität Hamburg

vorgelegt von

Stephanie Tiedje

aus Marburg a./Lahn.

1937

Buchdruckerei Richard Mayr, Würzburg

Gutachter: Prof. Dr. Heinrich Sieveking
Mitgutachter: Prof. Dr. Stucken

Tag der mündl. Prüfung: 20. Juni 1936

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Inhalt.

		Seite
I.	Einleitung	1
II.	Geschichtlicher Überblick	2
	Ursprüngliche Formen der Schiffahrtsfinanzierung durch	
	a) Gemeinschaftsbetrieb (Partenreederei)	4
	b) Aufnahme fremder Mittel	5
	Seedarlehen	
	Bodmerei	
III.	Schiffsbeleihung in außerdeutschen Ländern außer Holland	8
	Frankreich	8
	Belgien	11
	Norwegen	11
	Schweden	13
	Italien	14
	Griechenland	15
	Japan	16
IV.	Die holländischen Schiffskreditinstitute	19
	Gründung	19
	Ihre Tätigkeit in Deutschland	20
	Die holländischen Schiffsbanken in der Krise	23
V.	Die deutschen Schiffsbeleihungsbanken	29
	Der Kampf um ihre Gründung	29
	Der Niedergang in der Inflation	35
	Staatliche Schiffskreditaktionen	36
VI.	Das Schiffspfandrecht im Rahmen der allgemeinen deutschen Gesetzgebung	40
	Die Entwicklung des Schiffsregisters	40
	Schiffahrtsfragen berührende Gesetze im neunzehnten Jahrhundert	43
	Das Gesetz über Pfandrechte an im Bau befindlichen Schiffen	45
	Das Schiffsbankgesetz vom Jahre 1933	46
	Mängel	
	1. Das Schiffsregister	54
	2. Gesetzl. Pfandrecht	57
	Bestrebungen des Hamburger Seerechtsausschusses	60
VII.	Der Beleihungsvorgang nach der heutigen gesetzlichen Regelung in der Praxis	64
VIII.	Der Geschäftskreis der deutschen Schiffshypothekenbanken	70
	a) Das Aktivgeschäft:	70
	Der Kreis der Kreditnehmer:	73
	Binnenschiffahrt	77
	Trampschiffahrt	79
	Hochseefischerei	79
	b) Das Passivgeschäft	81
	c) Das Verhältnis von Kapitalangebot und -nachfrage	83
IX.	Die gegenwärtige Lage des deutschen Schiffskredites und die Zukunftsaufgaben der deutschen Schiffshypothekenbanken	85

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41548104_0031

I. Einleitung.

Dieselben Schwierigkeiten, denen die Finanzierung der mittleren und kleinen Industrie-Unternehmungen begegnet, finden sich auch auf dem Gebiet der Schiffahrt, und zwar sowohl bei der Seeschiffahrt — hier insbesondere der Küsten- und Trampschiffahrt — als auch bei der Binnenschiffahrt.

Bei der Industrie handelt es sich darum, langfristigen Kredit für die Finanzierung des Anlagevermögens bereitzustellen; hierfür steht den Großunternehmungen der Kapitalmarkt zur Verfügung. Sie können sich mit Hilfe der Banken durch die Ausgabe von Aktien oder Obligationen an den weiten Kreis des Publikums wenden, ihr Name ist einem mehr oder minder weiten Kreis von Interessenten bekannt. Die Großbanken stehen hinter ihnen, ihre Kreditbasis ist zu einem erheblichen Teil durch Konzernierung und Kartellierung verbreitert.

Anders liegt es für die mittlere und kleinere Industrie: die einzelnen Industrieunternehmungen werden weit weniger in Form von Aktiengesellschaften betrieben und sind demzufolge auch weit weniger oder garnicht bekannt. Die Banken sind in erster Linie — bedingt durch die historische Entwicklung — mit der Großindustrie verbunden, sodaß für die Gruppe kleinerer Industrieunternehmungen die Beschaffung von langfristigen Mitteln auf erhebliche Schwierigkeiten stößt.

So mußte man daran denken, besondere Realkreditinstitute für die mittlere und kleinere Industrie zu schaffen und gründete mit Hilfe des Staates die sogen. Industrieschaften, die der kleineren und mittleren Industrie Anlagekredite zur Verfügung stellen sollten.

Es ist hier nicht die Aufgabe, weiter auf den Aufbau dieser Industrieschaften einzugehen, es sollte nur gezeigt werden, wie eben die Mittelbeschaffung für diejenigen Unternehmungen, die nicht ein ausgesprochener Großbetrieb sind, in der Regel auf Schwierigkeiten stößt.

Genau so liegen die Verhältnisse bei der Schiffahrt. Um die Jahrhundertwende traten hier Mißstände in Erscheinung durch das Versagen der deutschen Kreditinstitute bei der Kreditgewährung an die mittlere und kleine Schiffahrt. Trotz mancher Widerstände von verschiedenen Seiten der Wirtschaft wurden nach dem Krieg deutsche Schiffskreditinstitute gegründet, um die Finanzierung des Wiederaufbaus der deutschen Handelsflotte zu erleichtern. Durch die Inflation verloren sie zunächst an Bedeutung und als sie ihre Beleihungstätigkeit wieder aufnehmen konnten, bestand diese zum größten Teil in der Vermittlung staatlicher Kredite.

Anläßlich der Neuorganisation der deutschen Schiffahrt, die eine Auflockerung der Großreedereien und Förderung des Mittelstandes in der Schiffahrt erstrebt und teilweise auch bereits erreichte, hat die Frage der deutschen Schiffshypothekenbanken erneut Interesse in der öffentlichen Diskussion gefunden.

II. Geschichtlicher Überblick.

In Hamburg gab es noch zu Beginn des vorigen Jahrhunderts verhältnismäßig wenig Reedereien, dagegen verfügten größere Handelshäuser über eigene Schiffe, man war sogar der Meinung, daß dies zur Stellung eines angesehenen Hauses gehörte.

Rob. M. Sloman erzählt in der „Hamburger Börsenhalle" im Jahre 1890 folgende Begebenheit aus dieser Zeit[1]):

> „Es war zu komisch, wenn Kaufleute glaubten, ein gediegenes Urteil über ein gegebenes Schiff durch seine äußere Beschaffenheit abgeben zu können; ein bedeutendes Haus stand im Begriff, ein Schiff zu kaufen; der Senior desselben, ein alter Herr, hielt sich für verpflichtet, es zuvor zu besichtigen. Nachdem er Kajüte und was dazu gehört, in bester Ordnung befunden, das Schiff überhaupt einen guten Eindruck auf ihn gemacht hatte, wollte er sich noch von der Stabilität der Bauart überzeugen, indem er wiederholt mit seinem spanischen Rohr auf das Verdeck stampfte. Da dieses nicht davon bewegt wurde, sprach er das Urteil: „ein starkes Schiff", worauf es gekauft wurde."

Auch bei John Georg Büsch finden sich in seinem Werk über die „Theoretisch praktische Darstellung der Handlung" aus dem Jahre 1792 häufiger Bemerkungen, aus denen hervorgeht, daß zu seiner Zeit ein Teil der Kaufherren die Waren auf eigenen Schiffen verfrachtete.

Diese Verhältnisse in den Hansestädten bilden jedoch eine Ausnahme; in der Regel hat sich schon früher eine Trennung von Handel und Schiffahrt herausgebildet, da diese beiden Gebiete sehr verschiedene Kenntnisse und Fähigkeiten voraussetzen. Schon seit Jahrhunderten beschränkt sich die Schiffahrt auf die Beförderung von Personen und Waren, nur in einzelnen Gegenden hat sich die Erscheinung der Korrespondentreeder, die neben dem Transport der Ware auch deren Verkauf vornahmen, erhalten.

Die Finanzierung des Schiffahrtsbetriebes bei Einzelreedern wie auch bei Schiffahrtsunternehmungen erfolgt seit den ersten Anfängen der Handelsschiffahrt in der Regel durch Inanspruchnahme fremder Mittel. Es gibt nun zwei verschiedene Wege, um sich die benötigten fremden Mittel zu beschaffen. Diese beiden Möglichkeiten sind von der Schiffahrt seit dem Altertum benutzt und entsprechend der Weiterentwicklung des Weltverkehrs zu komplizierteren Formen der Beschaffung von Betriebsmitteln ausgebaut worden.

Entweder betreiben mehrere Personen die Schiffahrt auf die Dauer gemeinsam — hieraus haben sich dann später die verschiedenen Gesellschaftsformen entwickelt — oder aber ein einzelner Schiffer oder eine Gemeinschaft von Schiffern

1) Fitger, Die wirtschaftliche und technische Entwicklung der Seeschiffahrt, 1902, S. 28.

erhalten von dritter Seite Betriebsmittel auf eine bestimmte Zeit geliehen. Hieraus haben sich die verschiedenen Formen des Schiffskredits gebildet. Es ist — zum mindsten in der Seeschiffahrt — eine Ausnahme, wenn Timmermann für Blankenese bis um die Wende des vorigen Jahrhunderts von dem Überwiegen der Alleineigentümer von Schiffen spricht[2]). Diese Verhältnisse sind jedenfalls auf die Tatsache zurückzuführen, daß es sich bei den Blankeneser Schiffern ursprünglich um Fischer handelte, aus denen Lotsen wurden, deren Haupttätigkeit sich im Laufe der Zeit auf das Bergen gestrandeter Schiffe wandte. Der sehr hohe Bergelohn ermöglichte den einzelnen Schiffern, sich selbst einen Frachtever anzuschaffen. Infolgedessen hatten die Blankeneser Schiffer auch vorwiegend kleinere Fahrzeuge, die nur in der Küstenschiffahrt Verwendung finden konnten. Aus den in der Küstenschiffahrt erzielten Gewinnen haben sich einzelne Schiffer dann mit der Zeit noch größere Fahrzeuge kaufen können, mit denen sie sogar die sogen. Fruchtfahrten bis in das Mittelmeer ausführten. Doch sind nach Timmermann „schon in den Satzungen der Ewerkasse 1842 Bestimmungen enthalten, die darauf hinweisen, daß bei vielen Fahrzeugen bereits ein sogen. ‚Mitreederverhältnis' bestand"[3]). Hieraus haben sich dann in den 70er Jahren des vorigen Jahrhunderts zahlreiche Partenreedereien entwickelt.

Der hohe Wert, den ein Schiff, vor allen Dingen ein Seeschiff, auch in seiner primitivsten Ausführung von jeher darstellte, hat bereits im Altertum das Gemeinschaftseigentum an einem solchen Fahrzeug entstehen lassen. „Es darf daher nicht überraschen, daß bereits unter wenig entwickelten Verhältnissen wie z. B. die älteren norwegischen und isländischen Quellen sie voraussetzen, die Beteiligung mehrerer Personen am Eigentum des Schiffes ganz gewöhnlich ist"[4]). „Ursprünglich befanden sich die sämtlichen Miteigentümer an Bord. Altnordische Quellen bezeichnen sie alle nach dem Vorbild des Alleineigentümers als Steuermänner (styrimenn), obwohl doch nur einer von ihnen wirklich am Ruder sitzen kann. Die ursprüngliche Identität von Schiffseigentümer, Schiffer und Reeder tritt in dieser Terminologie noch zu Tage, als sie in Wahrheit nicht mehr besteht"[5]).

Aus dieser ersten germanischen Form des Miteigentums, dieser Anteilsgenossenschaft, wie sie damals auch auf anderen Gebieten der Wirtschaft üblich war, — man braucht hierbei nur an die altgermanischen Wald- und Mühlengenossenschaften zu denken —, entwickelt sich das der Seefahrt angepaßte Miteigentumsverhältnis der Reederei.

Jetzt ist nur noch einer der Eigentümer auf dem Fahrzeug als Schiffer, oder aber man stellte einen mit der Schiffahrt besonders vertrauten Fremden auf

---

2) Timmermann, Die Blankeneser Schiffahrt und ihr Niedergang, S. 104: „In Blankenese bestand in der Zeit der Entwicklung einer selbständigen Schifffahrt nur das Alleineigentum eines Einzelnen am Schiffsganzen. Keiner kaufte eher ein Schiff, bis er allein das erforderliche Geld aufgebracht hatte."

3) Timmermann, a. a. O., S. 105.

4) Pappenheim, Die geschichtliche Entwicklung des Seehandels und seines Rechts, 1903, S. 148.

5) da. S. 149.

den Posten des Schiffers, und der mitfahrende Miteigentümer erledigte den kaufmännischen Teil der Reise. Mit dem zunehmenden Preis eines Schiffes steigt auch die Zahl der Miteigentümer. Das Eigentum wird nun in gleiche Teile (Parten) zerlegt, üblich war die Aufteilung in 100 Parten (carati). Nach der Zahl der Parten, die ein Mitreeder besaß, bestimmte sich sein Anteil am Gewinn und sein Einfluß auf die Geschäftsführung der Reederei. Entscheidungen innerhalb der Reederei wurden durch Abstimmung gefällt. „Eine charakteristische Ausnahme macht schon das ältere Hamburger Schiffsrecht (1292), im Interesse des Schiffsbetriebes für den Fall, daß der Besitzer der Partenmehrheit das Schiff gegen den Willen der Minderheit still liegen lassen will“[6]).

Die Partenreederei hat am Ausgang des 16. Jahrhunderts in Holland große Bedeutung erlangt, als die Holländer eine besondere Ausdehnung ihrer Schiffahrt zum Walfischfang und zum Verkehr mit den Kolonialländern vornahmen. Gierke[7]) sieht die Partenreederei auch als die Urform an, aus der sich bei den seefahrenden Nationen, wie in Holland im Jahre 1602 die niederländisch-ostindische Kompanie entwickelte. Die gleiche Ansicht vertritt Sieveking in seinen neuesten Forschungen über die Glückstädter Guineafahrt im 17. Jahrhundert[8]).

Man kann die alte Partenreederei somit auch zugleich zu den Ursprungspunkten der Aktiengesellschaft zählen.

Der Kreis der Mitreeder hat sich zunächst aus Familienangehörigen zusammengesetzt; so nach Fitger[9]) vor allen Dingen bei den reichen Bauern in Ostfriesland, den Weser- und Elbemarschen und Schleswig Holstein. Auch in Blankenese wurden nach Timmermann noch bis zum Ende des vorigen Jahrhunderts die Mittel zum Schiffbau im Familienkreise aufgebracht[10]). Daneben erwarben mit der Zeit auch Geschäftsfreunde und Bekannte der Reeder Parten, die Werft erhielt als teilweisen Entgelt eine Anzahl Schiffsparten, und für die Hamburger Partenreederei soll es auch heute noch der häufig beschrittene Weg zur Beschaffung von Schiffszubehör sein, daß die befreundeten Lieferanten statt der Barzahlung ausschließlich oder teilweise Parten erhalten.

Mit fortschreitender Technik und dem durch diese bedingten steigenden Kapitalbedarf erweiterte sich der Kreis der Mitreeder, und am Ende des 19. Jahrhunderts hat die Partenreederei in Deutschland eine Form angenommen, die sich eng an diejenige der Aktiengesellschaft anlehnt. Die Kapitalgewährung an Schiffseigner gegen die Sicherheit der Übereignung von Schiffsanteilen erinnert in mancher Beziehung an die auch heute übliche Form der Schiffsbeleihung. Im allgemeinen ist die Aktiengesellschaft heute an die Stelle der Partenreederei getreten. Die Partenreederei war von Anfang an für den kleinen Betrieb der Segelschiffahrt geschaffen und ist mit dem nahezu gänzlichen Eingehen dieses Schiffahrtszweiges von anderen Betriebsformen verdrängt worden. Die Form der Partenreederei ist heute nur noch vereinzelt zu finden.

6) Pappenheim, a. a. O., S. 149.
7) Gierke, Handelsrecht und Schiffahrtsrecht, 1933, S. 272 und S. 784.
8) Sieveking, Die Glückstädter Guineafahrt im 17. Jahrh., in: Vierteljahresschr. f. Wirtschafts- u. Sozialgesch. Bd. 30, H. 1, S. 70.
9) Fitger, a. a. O., S. 98.
10) Timmermann, a. a. O., S. 105.

Durch das Miteigentumsverhältnis ist die Schiffahrt — vor allen Dingen die Seeschiffahrt — nicht nur in Deutschland sehr gefördert worden, indem zunächst aus persönlichem Interesse für den Schiffahrtsbetrieb im Familienkreis die Mittel hierfür aufgebracht wurden.

Diese Unternehmungsform birgt eine Gefahr für die dauernde Existenz des Betriebes in sich, indem ihr Bestehen an die Lebensdauer des Schiffes geknüpft ist. Hierauf weisen sowohl Fitger als auch Timmermann hin: „In der Partenreederei wird der Gewinn gänzlich zur Verteilung unter die Mitreeder gebracht, es wird also keine Rücklage für die Abnutzung, Entwertung, zunehmendes Alter gemacht. Das muß jeder Mitreeder selbst berücksichtigen. Daher sehen Dividenden von Partenreedereien stets nach viel mehr aus, als sie bedeuten“[11]).

„Es ist nicht zu leugnen, daß die Blankeneser Schiffahrt ein so schnelles Ende nahm, weil man bei der Partenreederei nicht auf eine Amortisation des Kapitals bedacht war und dadurch die Modernisierung der Blankeneser Schiffahrt, nämlich die rechtzeitige Umstellung auf Eisen- oder Stahlschiffe oder die Anschaffung von Dampfern unterblieb. Es wurde immer noch versucht, aus den veralteten Fahrzeugen etwas herauszuholen, bis diese schließlich immer mehr an Wert einbüßten, da der günstigste Zeitpunkt des Verkaufs längst verpaßt war. Dadurch ging viel Kapital verloren, so daß sich kein Geld für moderne Bauten fand“[12]).

Neben der heute vorherrschenden Form der Aktiengesellschaft und der von ihr zum größten Teil verdrängten Partenreederei spielen die noch vorhandenen Partikulierschiffer eine untergeordnete Rolle. Diesen Typ der Einzelschiffer gibt es fast nur noch in der Rheinschiffahrt. Der Ursprung dieser Betriebsform in der Schiffahrt ist der gleiche, wie bereits bei der Partenreederei in Blankenese geschildert. Es handelt sich überwiegend um Schiffersöhne oder ehemalige Schifferknechte, die ein kleines Vermögen ererbt oder erspart haben und dieses nun in einem Schiff anlegen, das ihnen die Existenz bieten soll.

Nach dem bereits Ausgeführten ist es verständlich, daß dieser Typ der Einzelschiffer sich nur noch in der Binnenschiffahrt halten konnte, da es für einen Einzelnen nahezu ausgeschlossen ist, ein größeres Fahrzeug als einen Kahn, der von einem Schlepper weiter befördert wird, zu erwerben und zu finanzieren. In der Trampschiffahrt sind noch vereinzelte Partikulierschiffer vorhanden. Von den Partikulierschiffern am Rhein berichtet Ebhardt[13]), allerdings im Jahre 1915, daß „in den Schifferfamilien, besonders am Rhein, ein gewisser Wohlstand und mindestens gesunde wirtschaftliche Verhältnisse herrschten“. Seit Anfang dieses Jahrhunderts dürfte dieses kaum mehr der Fall sein, doch zeigen gerade die in neuester Zeit geführten Verhandlungen zwischen den Reedern und Partikulierschiffern am Rhein, welche Macht dieser Stand trotz seiner schlechten wirtschaftlichen Lage heute noch durch seine zahlenmäßige Stärke innehat.

Der eine Weg der Finanzierung in der Schiffahrt ist, wie in Vorstehendem ausgeführt, durch das Miteigentum Mehrerer an einem Fahrzeug und die Gewinn-

11) Fitger, a. a. O., S. 99.
12) Timmermann, a. a. O., S. 110.
13) Ebhardt, Die Bedeutung der Holländer in der deutschen Binnenschiffahrt, 1915, S. 31.

verteilung im Verhältnis der Besitzanteile gegeben. Daneben besteht die Möglichkeit, fremde Mittel nicht zum dauernden Gebrauch, sondern nur zu vorübergehender Verwendung in Anspruch zu nehmen; es handelt sich hier einmal um Notgeschäfte, nämlich in den Fällen, in denen der Schiffer auf der Fahrt in finanzielle Schwierigkeiten gerät, die die Fortsetzung seiner Reise gefährden könnten, und andererseits um eine Beteiligung des Kreditgebers an dem Gewinn der Fahrt, zu der er die Mittel vorschießt, wobei er jedoch dann auch an dem Verlustrisiko in gleicher Weise wie an dem Gewinn beteiligt ist. „Er sah also, wenn er sich entschloß, die Seegefahr als auf sich selbst fallend an"[14]).

Schon in früher Zeit läßt sich der Kreditgeber zwar als Sicherheit für das Darlehen das Schiff oder die Fracht verpfänden, doch ist diese Sicherheit nur eine sehr bedingte, da das Schiff verloren gehen oder dem Zugriff des Gläubigers während der Fahrt böswillig entzogen werden kann. Es liegt also in der Natur der Sache, daß ein Schiffskredit stets mit besonderem Risiko für den Kreditgeber verbunden war, der dementsprechend allerdings auch stets seine Zinsforderungen stellte und stellen durfte.

Dieses verzinsliche Darlehen findet sich bereits im Altertum bei den Griechen. Pappenheim weist darauf hin. „Demgemäß war es insbesondere beim Seedarlehen im Altertum wie im Mittelalter und später sehr gewöhnlich, daß für die Schuld Schiff und Ladung verpfändet wurden"[15]).

Auch Goldschmidt kommt folgendermaßen darauf zurück: „In byzantinischer Zeit begegnet die Gewinnbeteiligung am überseeischen Geschäft als societätsmäßig modifiziertes Seedarlehen, nämlich als commenda gestaltetes Seekreditgeschäft: χρεωκοινωνία An dieses hat die mittelalterliche Rechtsentwicklung der Mittelmeerländer angeknüpft. ... Auf die enge Beziehung zum Seedarlehen weist das indifferente „Geschäft auf Seegewinn" (ad proficuum maris)"[16]).

Aus dem römischen Seedarlehen hat sich im Mittelalter im germanischen Recht die B o d m e r e i als Form des Schiffskredits entwickelt. Auch bei dieser Form der Schiffahrtsfinanzierung ist der Geldgeber am Risiko beteiligt. Bei der Bodmerei handelt es sich zunächst, wie auch die Etymologie ihres Namens ergibt, um eine Darlehnsgewährung auf den „bodem", d. h. Schiffsboden. Das Schiff wurde somit für das geliehene Geld verpfändet. „Die im Norden angenommene Bezeichnung dieses Geschäftes Bodmerei läßt wohl keine andere Ableitung zu, als vom Boden des Schiffes, der dem Darleihenden ganz oder zum Teil zum Eigentum überlassen ward, so daß er nach geendigter Seereise, auf welche sein Vorschuß ging, die Hand auf dasselbe legen und seine Schuld ... aus dem Boden sich bezahlt machen konnte. Ältere Seerechte, insonderheit das Wisby'sche befugten jedoch den Schiffer, im Fall der Not auf einen Teil seines Schiffes Geld als förmlichen Vorschuß zu nehmen"[17]).

Die Bodmerei stellte zunächst also ein N o t darlehen dar; wenn das Schiff auf der Fahrt Geldmittel gebrauchte, hatte bei den damaligen primitiven Zuständen

14) Büsch, Theoretisch praktische Darstellung der Handlung, 1808, S. 373.
15) Pappenheim,a. a. O.,S. 151.
16) Goldschmidt, Universalgeschichte des Handelsrechts, 1891, S. 255.
17) Büsch, a. a. O., S. 376.

der Schiffsführer keine Möglichkeit, sich mit dem Reeder einigermaßen schnell in Verbindung zu setzen. Obgleich er im allgemeinen kein Verfügungsrecht über das Schiff hatte, ermöglichte die Einrichtung der Bodmerei dem Schiffer die Kreditaufnahme in Notfällen gegen Verpfändung des Schiffes und der Fracht. Die Forderung des Darlehnsgebers beschränkt sich auf das Schiff, das ihm verpfändet war; ging dieses verloren, so hatte er keine Ansprüche mehr gegen den Reeder. In diesem starken Risiko für den Bodmereigläubiger wird der Einfluß des römischen Seedarlehens erkennbar. Dem entsprach allerdings auch die übliche Zinshöhe, die zugleich die Risikoprämie enthielt.

Aus dem Notgeschäft der Bodmerei hat sich bald die Bodmerei als Spekulation entwickelt[18]). „Man nehme z. B. an, ein Schiff liege in einem Ostseeischen Hafen zu einer Zeit, da ein Krieg ausbricht und die Frachten unerwartet hoch für neutrale Schiffe steigen. Dem Schiffer wird eine Certepartie geboten, welche er nicht schließen kann, weil sein Schiff einer Reparatur bedarf, die so viel mehr kostet. Er würde die Konjunktur verlieren, wenn er sich erst Geld von Hause her verschaffen sollte. ... Der Schiffer wird sich also entschließen, Geld auf Bodmerei zu nehmen, und sich der höheren Prämie unterwerfen“[19]). Diese Art der Bodmerei hat zeitweise einen größeren Umfang angenommen als die Form des Notgeschäftes. „Geschäfte dieser Art scheinen im 15. Jahrhundert im Hansagebiet einen Bedenken erregenden Umfang angenommen zu haben. Es wurde mit radikalen Verboten gegen sie eingeschritten. Ihre Unterdrückung gelang jedoch nicht“[20]).

Bodmerei und Seedarlehen haben sich in einigen Schiffahrtsländern trotz aller Verbote noch lange gehalten, ohne jedoch irgendeine Rolle zu spielen. In den §§ 679—697 HGB ist die Bodmerei noch aufgenommen und gesetzlich geregelt hinsichtlich der Form ihrer Beurkundung, ihrer Prämie und Rückzahlung, doch ist sie heute „ein fast abgestorbenes Institut“[21]).

Die in Vorstehendem behandelten Wege der Mittelbeschaffung für die Schiffahrt im Altertum und vor allen Dingen im Mittelalter und zur Zeit der Hanse sind für die heutige Schiffsbeleihung aus dem Grunde von Bedeutung, weil sich aus ihnen, wenn auch heute in wesentlich anderer Form, der moderne Schiffskredit entwickelt hat. Die Verpfändung des Schiffes an den Darlehnsgeber hat das moderne Schiffshypothekenrecht übernommen, die Verpfändung der Fracht ist in Deutschland bisher nur für das Schiffsgläubigerrecht üblich und z. B. in Japan auch als Geschäftszweig der zukünftigen Schiffahrtsbank vorgesehen. Dagegen ist das mit der Fahrt des Schiffes verbundene Verlustrisiko nicht auf den Kreditgeber übergegangen, diese Aufgabe haben in der Neuzeit vielmehr die Versicherungsgesellschaften übernommen.

---

18) Auf diese beiden Formen der Bodmerei weist u. a. auch Benecke in seinem System des Assecuranz- und Bodmereiwesens, Hamburg, 1805 ff. hin.
19) Büsch, a. a. O., S. 377.
20) Pappenheim, a. a. O., S. 155.
21) Gierke, a. a. O., S. 816.

III. Schiffsbeleihung in außerdeutschen Ländern außer Holland.

Nicht erst in der letzten Wirtschaftskrise ist es üblich geworden, daß Staaten ihre notleidende Schiffahrt durch Subventionen förderten. Diese Subventionen können indirekt sein, wie z. B. Einführung von Privilegien — beispielsweise ist der Transport in japanischen Gewässern ausschließlich der japanischen Handelsflotte vorbehalten — oder es kann sich hierbei um eine direkte staatliche Unterstützung handeln. Daneben kommt es in der Praxis häufig vor, daß Staaten ihrer Handelsflotte nicht nur selbst Kredite gewähren, sondern Zinsgarantien für gewährte Kredite übernehmen oder durch eine entsprechende Gesetzgebung die Errichtung oder Existenz von besonderen Kreditinstituten für die Schiffahrt anregen oder fördern.

In Bezug auf Schiffshypotheken in den Weltschiffahrtsländern ist zu unterscheiden zwischen solchen Staaten, in denen das Schiffshypothekenwesen als solches eingeführt und üblich ist, sogar sehr volkstümlich sein kann, wie beispielsweise in Griechenland, wo nicht nur der Schiffahrt nahestehende Kreise, sondern selbst Dienstmädchen und Gelehrte an der Schiffsbeleihung beteiligt sind, und anderen Ländern, in denen die Schiffskredite zur Hauptsache nur über besondere diesem Zweck dienende Bankinstitute geleitet werden.

Das erste Land, das seiner Schiffahrt Subventionen gewährte, war Frankreich, wo von jeher ein gewisser Protektionismus für die gesamte Wirtschaft geherrscht hat. Frankreich war so auch das erste Land, in dem sich der Merkantilismus in der besonders ausgeprägten Form des Colbertismus entwickelte. Während in Deutschland und Österreich unter dem Einfluß merkantilistischer Ideen die Bevölkerungspolitik betont wurde und während sich England in dieser Zeit besonders um die Hebung seines Außenhandels — beispielsweise durch den Methuen-Vertrag im Jahre 1703 — bemühte, förderte Frankreich durch Privilegien und Prämien sowie staatliche Zuschüsse die nationale Volkswirtschaft und insbesondere einzelne Wirtschaftszweige. Aus dieser Einstellung heraus ist es auch zu verstehen, daß Frankreich das klassische Land der Schiffahrtssubventionen geworden ist.

Bei den ersten französischen Schiffshypothekenbanken, den ersten Instituten dieser Art, die je bestanden haben, handelte es sich zwar um vorwiegend privatwirtschaftlich orientierte Unternehmungen. Es sind die folgenden Institute:

Crédit Maritime de France, gegründet 1877
Crédit Foncier et Maritime de France, gegründet 1880
Banque Maritime, gegründet 1881.

Diese drei Banken wurden zum Teil von der Banque Nationale, zum Teil von anderen Pariser Großbanken gegründet und unterstützt, sie haben jedoch keine Rolle in der französischen Schiffahrt gespielt und werden lediglich der Vollständigkeit halber erwähnt. Sie zeichneten sich durch eine wenig solide Geschäftsführung aus, indem sie nicht nur bei der Gewährung von Schiffskrediten die notwendige Vorsicht außer acht ließen, sondern daneben auch noch allerlei

unreelle Unternehmungen finanzierten. Im Jahre 1892 wurde das letzte dieser Institute geschlossen, ohne irgendeine Bedeutung für die Gestaltung des französischen Schiffskredites gehabt zu haben[22]).

In der Nachkriegszeit taucht dann in Frankreich wieder das Bestreben nach Krediterleichterungen für die Schiffahrt auf. Im Jahre 1925 wurde in der französischen Kammer ein Gesetzentwurf zur Gründung eines Schiffskreditinstitutes, des „Crédit Maritime" eingebracht. Es hat dann allerdings noch einige Jahre gedauert, bis die Pläne zur Ausführung kamen.

Die französischen Werften befanden sich in den Jahren 1926—1927 in einer schwierigen Lage, denn der französischen Schiffahrt fehlte es an Mitteln für Neubauten. So wurde durch Gesetz vom 1. 8. 1928 der Crédit Maritime gegründet[23]). Zu diesem Zweck hatte die Regierung mit dem Crédit Foncier ein Abkommen getroffen, dahingehend, daß dieser der französischen Handelsflotte Kredite bis zu einer Gesamthöhe von 1 Milliarde Francs einräumen sollte, von denen jährlich 200 Millionen Francs auszugeben waren.

Die Beleihung sollte in zweierlei Gestalt erfolgen, einmal in Form kurzfristiger Kredite, die nach 5 Jahren rückzahlbar waren, zum anderen langfristige Darlehen mit einer Dauer von 20 Jahren.

Als Beleihungsobjekte sind in diesem Abkommen vorgesehen:

1. auf französischen Werften ausgeführte Schiffsneubauten,
2. auf ausländischen Werften gebaute Schiffe, falls diese um mindestens 15% billiger sind, als wenn sie in Frankreich gebaut worden wären,
3. von Deutschland auf Reparationskonto gelieferte Schiffe,
4. im Ausland gekaufte Schiffe, die weniger als zehn Jahre alt sein dürfen.

Als Sicherheit für den Kredit ist die Eintragung einer ersten Hypothek auf das Schiff vorgesehen. Die Beleihungsgebühr ist mit davon abhängig, ob der Schiffseigner daneben noch besondere Sicherheiten bieten kann, sie schwankt zwischen 50 und 70% des Schiffswertes, darf jedoch im Höchstfalle 85% der Baukosten bezw. des Kaufpreises nicht übersteigen.

Die Zinssätze richten sich danach, ob es sich um in Frankreich gebaute oder aus dem Ausland gekaufte Schiffe handelt, sowie nach dem Alter derselben. Die Zinshöhe bewegt sich um 3,1 bezw. 7,1%, die Staffelung läßt deutlich den subventionsähnlichen Charakter dieser französischen Schiffsbank erkennen.

In den Jahren 1929 und 1931 sind weitere Gesetze über das Schiffsbeleihungsinstitut erlassen worden. Hierdurch wurde im Jahre 1931 die Gesamtsumme der zur Verfügung gestellten Darlehen auf 1,25 Milliarden Francs erhöht und die Zinshöhe dem inzwischen gesunkenen Zinsniveau angepaßt. Daneben enthält die Gesetzgebung von 1931 noch eine weitere Förderung des Baues von schnellen Schiffen, die im Hinblick auf die Konkurrenzfähigkeit Frankreichs als Schiffahrtsland Bedeutung hat. Es ist ferner vor allen Dingen eine Unterstützung der kleineren Reedereien durch die neuen Verordnungen geplant.

---

22) van Criekinge, l'Organisation du système bancaire hollandais de crédit fluvial et maritime in: La Navigation du Rhin, 1935, Nr. 11.

23) Schiedewitz, Subventionierung von Weltschiffahrt, 1931, S. 90.

Da der Staat die Differenz zwischen den für die Darlehen erzielten Zinsen und den allgemein üblichen Zinssätzen trägt, hat der französische Staat nach Schiedewitz allein im Jahre 1930/31 an Zinszuschüssen 9,6 Millionen Francs für die Schiffahrt ausgegeben. Schiedewitz bringt ferner eine Aufstellung über die Zusammensetzung der im Rahmen dieser Kreditaktion der französischen Handelsflotte im ersten Jahre zur Verfügung gestellten Summen:

1. für Bauten in Frankreich	158 764 500,— frs
2. für Bauten im Ausland	7 363 000,— frs
3. für Schiffskäufe im Ausland	2 788 000,— frs
4. für sonstige Lieferungen	28 000 000,— frs
	196 915 500,— frs[24])

Nach den ersten überaus günstigen Anfängen dieses neuen französischen Finanzierungsinstitutes hat seine weitere Entwicklung durchaus nicht den gehegten Erwartungen entsprochen, was umso erstaunlicher ist, als die Darlehen durch die Staatszuschüsse zu außerordentlich günstigen Bedingungen gewährt werden.

Die Ursache ist daher wohl zum großen Teil in der allgemeinen Mutlosigkeit in der Schiffahrt infolge der kritischen Lage der Weltwirtschaft in diesen Jahren zu suchen. Auch durch neue Krediterleichterungen, wie sie das Gesetz von 1931 bereits vorsieht, war das Geschäft des Crédit Maritime nicht zu beleben. Nachdem im ersten Geschäftsjahr von den verfügbaren 200 Millionen Francs rund 196 Millionen Francs in Anspruch genommen waren, sank die Kreditnachfrage im folgenden Jahr auf 50% der verfügbaren Summe und, nachdem diese im Jahre 1931 noch auf 250 Millionen Francs erhöht worden war, sogar auf nur 10%. Erstaunlicherweise treten aber auch noch im dritten Arbeitsjahr des Crédit Maritime bedeutende Auslandskäufe der französischen Schiffahrt in Erscheinung, über die Winkler[25]) einige Angaben bringt:

	Aufträge in Frankreich	Aufträge im Ausland	Ankäufe im Ausland
Anzahl der Einheiten	12	12	5
Tonnage	6.000	7.500	8.000
Kredite (frs)	8.616.500,—	10.957.000,—	6.055.500,—
Jahressonderzuschuß	453.165,—	22.332,—	49.825,—

Die Gesamtzahl der in den beiden ersten Jahren seiner Tätigkeit von diesem Kreditinstitut herausgegebenen Darlehen beträgt 46 im Gesamtbetrag von rund

24) Schiedewitz, a. a. O., S. 92.

25) Winkler, Subventionierung von Weltschiffahrt und Weltschiffbau, II. Folge, 1933, S. 13.

372 Millionen Francs, während eine Summe von 650 Millionen Francs zur Verfügung stand. Die Maßnahmen der französischen Regierung in der neuesten Zeit bezwecken eine Belebung des Ausleihungsgeschäftes, vorzugsweise für Neubauten in Frankreich.

Ähnlich wie Frankreich hat auch Belgien bereits verhältnismäßig früh über eigene Schiffshypothekenbanken verfügt. Nach Christ[26]) besteht bereits nach dem alten belgischen Handelsgesetzbuch vom Jahre 1879 die Möglichkeit, der Schiffahrt Hypothekarkredit zu gewähren. Eine weitere Anregung zur Gründung von Schiffsbeleihungsbanken enthält das Gesetz vom Jahre 1908 über See- und Binnenschiffahrt.

In demselben Jahre sind dann die beiden belgischen Schiffskreditinstitute gegründet worden, der „Crédit maritime et fluviale de Belgique“ und die ‚Société belge de Crédit maritime“. Nach Christ wiesen beide Institute eine enge Verbindung mit der belgischen Nationalbank auf, die auch einen bedeutenden Teil der Aktien in ihrem Besitz hatte. Im Jahre 1911 betrugen die Ausleihungen der beiden Banken zusammen etwa 15 Millionen Francs. Sie erstreckten ihr Geschäft noch nach Deutschland und nach Skandinavien und beschränkten sich im übrigen auf die Finanzierung der nationalen Schiffahrt. Seit dem Weltkrieg hat man wenig von der Tätigkeit dieser beiden Instituten gehört, sie haben seit dieser Zeit jegliche Bedeutung verloren, wenn nicht ihre Tätigkeit ganz eingestellt.

Dagegen ist in Belgien etwa im Jahre 1930 ein Plan zur Gründung einer neuen Schiffsbeleihungsbank aufgetaucht und seit dieser Zeit häufiger von den zuständigen Instanzen beraten worden, ohne bisher zu einem Abschluß gekommen zu sein. Vorgesehen ist die Gründung einer nationalen Kreditgesellschaft für die Schiffahrt mit dem Namen „Société Nationale de Crédit Maritime“[27]).

Der belgische Gesetzentwurf enthält zahlreiche Parallelen zu den französischen Bestimmungen über den Crédit Maritime. Es ist beabsichtigt, die Bank mit einem Kapital von 100 Millionen Francs zu gründen, von denen der Staat 65 Millionen Francs übernimmt. Es sollen Obligationen im fünffachen Betrag des Aktienkapitals ausgegeben werden. Darlehen werden nur an belgische Reedereien gewährt. Der Staat übernimmt die Garantie für die Zins- und Rückzahlungen und trägt außerdem einen hohen Prozentsatz evtl. bis zu 75% der von den Reedereien aufzubringenden Zinsen als verlorenen Zuschuß.

Über die erfolgte Gründung der Bank oder ihre Tätigkeit ist bisher nichts bekannt geworden, es ist daher anzunehmen, daß die Gründung bisher nicht erfolgte.

Die älteste norwegische Schiffskreditbank, die „Norsk Skibshypothekbank A/S“ stammt aus dem Jahre 1906. Sie wurde in Oslo mit einem Aktienkapital von 1 Million Kronen gegründet. Im Jahre 1918 wurde dann in Bergen die „A/S Bergens Skibshypothekbank“ mit einem Aktienkapital von 3 Mill. Kronen errichtet und im Jahre 1919 „Den vesten og nordenfjelske Skibshypothekbank Forening“ in Aalesund.

---

26) Christ, Schiffshypothekenbanken, 1920, S. 168.
27) Schiedewitz, a. a. O., S. 30.

Die Bedingungen der drei Banken sind in ihren Grundzügen die gleichen. So sind von dem Aktienkapital der Norsk Skibshypothekbank A/S nur 50% eingezahlt. Es wurden Schiffspfandbriefe im zwölffachen Betrag des eingezahlten Aktienkapitals, das sind 6 Millionen Kronen, zu 4,5% verzinslich, ausgegeben. Es werden nur neue, versicherte Schiffe an erster Stelle bis zu 50% des von dem Veritas-Büro eingeschätzten Wertes[28]) beliehen.

Die Bank scheint auch während des Weltkrieges günstig gearbeitet zu haben, denn Christ berichtet, daß ihr Reservefonds im Jahre 1918 bereits 50% des eingezahlten Aktienkapitals überschritt, in den Jahren 1917 und 1918 wurden Dividenden in Höhe von 6% ausgeschüttet.

Die genannte Bank beleiht kleinere Seedampfer, zu denen auch Küsten- und Fischereifahrzeuge, soweit sie nicht Segelschiffe sind, gehören.

Die A/S Bergens Skibshypothekbank beleiht ebenfalls Fahrzeuge aller Art, während sich die 1919 gegründete Bank in Aalesund zur Hauptsache mit der Kreditgewährung an Fischdampfer befaßt.

Schiedewitz gibt Zahlen über die Beleihungstätigkeit der drei Banken in den Jahren 1924 bis 1929:

Jahr	Norsk Skibs-hypothekbank Kronen	A/S Bergens Skibs-hypothekbank Kronen	Den vesten og Nordenfjelske Skibshypothek Forening Kronen
1924	1.765.500,—	7.407.325,—	2.333.000,—
1925	2.645.750,—	6.544.167,—	2.520.000,—
1926	6.161.875,—	1.609.916,—	2.247.000,—
1927	7.387.875,—	2.595.184,—	2.028.000,—
1928	8.012.250,—	1.133.467,—	1.863.000,—
1929	7.880.500,—	—	—

Neben diesen Banken besteht seit einigen Jahren in Norwegen ein Kreditinstitut, das von den Reedern selbst gegründet wurde bei gemeinsamer Haftung der Mitglieder[29]).

Dieses Institut, „Reedernes Skibskreditforening", soll Kredite auf ältere Schiffe gewähren, die sonst nicht mehr beliehen werden können.

Die vorstehenden Ausführungen haben gezeigt, daß gerade Norwegen über verhältnismäßig sehr gute Schiffskreditinstitute verfügt. Dennoch scheint die Nachfrage nach Schiffsdarlehen in Norwegen noch über den Rahmen der vorhandenen Möglichkeiten hinauszugehen, denn am 1. 1. 1928 ist eine weitere Schiffsbeleihungsbank gegründet worden. Anregungen hierzu waren bereits seit dem Jahre 1926 vorhanden. Der Hauptzweck dieser Bank liegt in der staatlichen

28) Christ, a. a. O., S. 173.
29) Schiedewitz, a. a. O., S. 177.

Krediterleichterung für die Schiffahrt, da in den der Gründung vorangegangenen Jahren die norwegische Schiffsbauindustrie mit Schwierigkeiten zu kämpfen hatte.

Das Aktienkapital der Bank betrug in dem Jahr 1928 8 Millionen Kronen, von denen etwa die Hälfte eingezahlt war. Die Mittel wurden zum größten Teil vom Staat zur Verfügung gestellt. Als Beleihungsobjekte sind Schiffsneubauten vorgesehen, nach Möglichkeit norwegische Bauten. Die Darlehensdauer ist auf 10 Jahre festgesetzt, die Darlehen sollen zu 6% verzinslich sein.

Von Schweden berichtet Christ im Jahre 1920 in seiner wiederholt zitierten Dissertation, daß trotz günstiger gesetzlicher Voraussetzungen kein Schiffskreditinstitut gegründet worden sei, da der Staat direkt den Reedereien Darlehen zu einem so niedrigen Zinssatz zur Verfügung stellte, daß eine Bank daneben nicht konkurrieren konnte.

Dagegen besteht schon sehr lange eine interessante Einrichtung für die schwedische Schiffahrt in dem Handels- und Schiffahrtsfonds „Handels- och Sjöfartsfonden", der aus dem Jahre 1773 stammt. Dieser Fonds hat seinen Ursprung in dem Konvoi-Fonds, „in den seinerzeit Abgaben, die der Ein- und Ausfuhr Schwedens auferlegt waren, entrichtet wurden. Im Laufe der Jahre hat sich die Quelle, aus der dieser Fonds gespeist wurde, verschiedene Male geändert, und als sie zuletzt zu einem gewissen Anteil aus den Nettoerträgnissen des Trollhättenkanals gespeist worden war, besteht seit Versiegen dieser Einnahme lediglich die Einnahme aus Zinserträgnissen"[30]).

Aus den bei Schiedewitz enthaltenen Zahlenangaben geht jedoch hervor, daß aus diesem Fonds jährlich noch 5 bis 6 Millionen Kronen zur Förderung der schwedischen Schiffahrt verwendet werden.

Neben dem genannten Institut besteht seit dem Jahre 1903 in Schweden ferner der „Rederilanefonden" ein staatlicher Reederei-Darlehensonds, der vor dem Kriege durchschnittlich jährlich über 5 Mill. Kronen verfügte, nach dem Kriege jedoch auf 23 Millionen Kronen erhöht worden ist.

Erst im Jahre 1929 hat Schweden dann eine besondere Schiffsbeleihungsbank in Göteborg erhalten. Sie wurde durch Verordnung vom 27. 7. 1929 gegründet. In der gleichen Verordnung ist festgelegt, daß der Staat das Kapital in Höhe von 10 Millionen Kronen zur Verfügung stellt. Die Bank darf Obligationen im zehnfachen Betrag dieses Grundkapitals zur Beschaffung von weiteren Mitteln ausgeben[31]). Beleihungsobjekte sollen schwedische Schiffe sein, auf die eine Hypothek zur Sicherung des Darlehens einzutragen ist.

Die Darlehen sind auf zehn Jahre befristet, sie werden als Tilgungsdarlehen ausgegeben. Die Beleihungshöhe beträgt 50% des Taxwertes, es dürfen nur erststellige Hypotheken als Sicherheit angenommen werden. Es ist ferner vorgeschrieben, daß die Schiffe versichert sein müssen. Nach Angaben der „Hansa" sind die „diesbezüglichen Bestimmungen sehr rigoros"[32]), es dürfen auch nur in besonderen Ausnahmefällen ausländische Versicherungen herangezogen werden.

30) Schiedewitz, a. a. O., S. 205.
31) Wirtschaftsdienst, 21. 6. 1929.
32) Hansa, 69. Jahrg., S. 777, 1932.

Ein Zeichen dafür, daß ein sehr großes Bedürfnis für ein Schiffskreditinstitut in Schweden bestand, war die Tatsache, daß bereits im Dezember 1929, als die Bank ihren eigentlichen Betrieb eröffnete, eine Reihe von Darlehnsgesuchen vorlagen. Dementsprechend erfolgte die erste Emission von Pfandbriefen bereits im März des Jahres 1930, die hierdurch vereinnahmten Beträge waren zum größten Teil bereits zu Ende des Jahres 1930 ausgeliehen, so daß weitere Pfandbriefe ausgegeben werden konnten.

In dem zitierten Aufsatz der „Hansa" vom Mai 1932 wird ferner ausgeführt, wie sich die Tätigkeit der beiden nebeneinander arbeitenden Finanzierungsinstitute der Schiffahrt in Schweden abwickelt. Als besondere, sich aus diesem Doppelsystem der direkt über den Reedereifonds an die Schiffahrt gewährten Kredite des Staates und der über die Bank geleiteten Schiffahrtsdarlehen ergebende Schwierigkeit wird es angesehen, daß sich der Zinssatz der direkten staatlichen Gelder niedriger und stabiler halten kann, als der von der Bank geforderte Zins, der sich aus den Geld- und Kapitalmarktverhältnissen bildet.

Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang ferner die Tatsache, daß auch heute noch bei der Kreditgewährung durch die Schiffshypothekenkasse nicht nur auf vorhandene Fachkenntnisse und Berufstüchtigkeit der Darlensnehmer Wert gelegt wird, „sondern eine wichtige Rolle spielt auch die Zuverlässigkeit und Vertrauenswürdigkeit der Reeder, denn der Wert des Schiffes kann durch das sogen. Schiffspfandrecht sehr leicht aufs Spiel gesetzt werden. Es können Schulden in fremden Häfen gemacht werden, — und eines Tages kann das Schiff in irgendeinem fremden Weltteil beschlagnahmt werden. Daher ist eine eingehende Personalkenntnis von größter Bedeutung für den Verwaltungsrat der Kasse"[33]).

Die jüngste Schiffskreditbank findet sich in Italien. Sie wurde durch die Verordnung vom 5. 7. 1928 geschaffen und trägt den Namen „Instituto di Credito Navale". Ihre Aufgabe ist die Förderung des italienischen Schiffsbaues und der Schiffahrt. Sie wurde von italienischen Banken und Versicherungsgesellschaften gegründet und untersteht der Kontrolle der Regierung.

Das Gründungskapital hatte eine Höhe von 100 Millionen Lire, es wurden sofort für 1 000 Mill. Lire Pfandbriefe ausgegeben. Beleihungsfähig sollten Schiffsbauten in Italien und im Ausland sowie Auslandskäufe von weniger als 10 Jahre alten Schiffen sein.

Die Darlehen sind auf 15 Jahre begrenzt und betragen bis zu zwei Dritteln des Schiffswertes. Der Staat gibt Zinszuschüsse für in Italien gebaute Schiffe von 2,5% und für ausländische Schiffe von 1%. Als Sicherheit wird eine erste Hypothek auf das Schiff eingetragen, das außerdem in voller Höhe versichert sein muß.

Es war bei der Gründung beabsichtigt, ausländisches — vor allem amerikanisches — Kapital durch dieses Institut für die italienische Schiffahrt hereinzunehmen.

Nach Winkler[34]) hat sich die Tätigkeit dieses Institutes zufriedenstellend entwickelt. Durch Verordnung vom Jahre 1932 hat die italienische Regierung weitere

33) Hansa, Jahrgang 69, 1932, S. 778.
34) Winker, a. a. O., S. 31.

Krediterleichterungen für den Bau von Großschiffen über das Instituto di Credito Navale eingeführt, indem sie ihre Zinszuschüsse für solche Bauten erhöht und dem Institut gegenüber eine besondere Garantie für ausbleibende Zins- und Amortisationszahlungen seitens der Großreedereien übernommen hat.

In verschiedenen anderen Ländern bestehen noch weitere Schiffshypothekenbanken, so berichtet Christ von der „Skibshypothekbanken" in Kopenhagen; auch Lettland verfügt seit dem Jahre 1924 über ein Schiffskreditinstitut, das zur Hauptsache staatliche Kredite vermittelt. Daneben gibt es jedoch noch Länder, in denen wohl Schiffshypothekarkredite bestehen, diese jedoch von den Sparern und Geldgebern direkt an die Reederei oder den Schiffsbesitzer gegeben und nicht erst über eine Spezialbank geleitet werden.

Diese Erscheinung läßt sich vor allen Dingen in Griechenland feststellen. Hier haben es die Kapitäne und Besitzer von Schiffen verstanden, unter teilweise falschen Versprechungen aus allen Volkskreisen Mittel für die Beschaffung und Erhaltung von Schiffen zu bekommen. Auch den Warenlieferanten wird häufig ein Teil ihrer Forderung mit Schiffshypotheken bezahlt. Auf diese Weise hat auch eine Reihe deutscher Maschinenfabriken für die von ihnen nach Griechenland gelieferten Schiffsmaschinen Hypotheken auf griechische Schiffe erworben.

Für die jüngste Entwicklung des Schiffskredites und die griechischen Pläne seiner weiteren Ausgestaltung ist der außergewöhnliche Aufschwung der griechischen Handelsflotte seit der Nachkriegszeit von Einfluß gewesen.

Nach Nübel[35]) beträgt die Zunahme der griechischen Tonnage seit dem Jahre 1914 108,4%, und in den Jahren 1931 bis 1935 hat sich der griechische Anteil an der Welttonnage von 2,0 auf 2,6% vermehrt; allein im Laufe des Jahres 1935 hat die griechische Tonnage um 13,5% zugenommen. Das für die griechische Handelsschiffahrt Bedenkliche an dieser Zunahme ist jedoch die Tatsache, daß die griechische Flotte stark überaltert ist und die Neuzugänge auch keineswegs eine Verjüngung der Tonnage herbeiführen, sondern sich zum großen Teil aus Altkäufen, — vorwiegend aus England —, zusammensetzen. Dadurch ist Griechenland in der letzten Krise und schlechten Frachtenkonjunktur durch seine niedrigen fixen Kosten besonders konkurrenzfähig gewesen und hat im Jahre 1931, als sein Anteil an der Welttonnage 2% betrug, etwa 4% des Gesamtgütervolumens befördert[36]). Auf der anderen Seite bedeutet das hohe Alter der griechischen Seefahrzeuge — 62,1% waren im Jahre 1935 über 20 Jahre alt —, eine Gefahr, die sich in verhältnismäßig hohen Verlustzahlen unter den griechischen Schiffen ausdrückt.

Auch aus wirtschaftlichen Überlegungen heraus setzt sich in letzter Zeit in Griechenland immer mehr die Erkenntnis durch, daß eine Erneuerung der Handelsflotte notwendig ist. Es wurde daher zur Untersuchung der griechischen Schiffahrtsverhältnisse im Jahre 1930 eine Kommission von der griechischen Regierung eingesetzt[37]). Diese Kommission hat Pläne für die Neugestaltung der

35) Nübel, a. a. O.
36) Nübel, a. a. O.
37) Schiedewitz, a. a. O. S. 101.

griechischen Flotte ausgearbeitet, von denen besonders die Anregungen hinsichtlich der Errichtung eines eigenen griechischen Versicherungsinstitutes und der Gründung einer griechischen Schiffshypothekenbank in diesem Rahmen interessieren.

Es soll die besondere Aufgabe des neuen Kreditinstitutes sein, den Ankauf und den Bau neuer Fahrzeuge zu finanzieren, und zwar sowohl von Fracht- als auch Passagierschiffen. Im Zusammenhang hiermit steht das vorgeschlagene Verbot des Ankaufs von Schiffen, die über 20 Jahre alt sind, sowie die Bestimmung, daß über 40 Jahre alte Schiffe außer Dienst zu stellen sind.

Der Staat hat beabsichtigt, einen Zinszuschuß in Höhe von 2% zu gewähren. Beleihungsfähig sollen Neubauten und Auslandskäufe von bis zu 15 Jahre alten Frachtschiffen und bis zu 20 Jahre alten Passagierdampfern sein. Diese Vorschläge der Kommission haben bisher zu keinem positiven Ergebnis geführt, es steht jedoch zu erwarten, daß Griechenland in den nächsten Jahren ein eigenes Schiffskreditinstitut erhalten wird.

So wie in den letzten Jahren auf fast allen Wirtschaftsgebieten japanische Anstrengungen um die Erlangung einer hervorragenden Stellung in der Weltwirtschaft zu beobachten sind, finden sich in Japan auch Bestrebungen, die nationale Schiffahrt durch Kreditgewährung zu fördern.

In der im Jahre 1935 erschienenen Hamburger Dissertation von Sugimoto über „Die japanische Seeschiffahrt" gibt der Verfasser einen Überblick auch über die Finanzierungsfragen der japanischen Schiffahrt und über die Bestrebungen zur Vermehrung der Kreditmöglichkeiten.

Die Finanzierung der Schiffahrt erfolgt demnach in Japan einmal durch Spezialbanken, unter denen die Industriebank von Japan die Hauptrolle spielt. Daneben gewähren die allgemeinen Banken Schiffahrtskredite, und schließlich — und das ist im Rahmen dieser Arbeit der wichtigste Punkt — bestehen Pläne für die Gründung einer Schiffahrtsbank für Japan.

Nach Sugimoto ist die „Quelle des öffentlichen Fonds, die ihren Weg zu der Schiffahrtsfinanzierung findet, das ‚Deposits Bureau', und zwar hauptsächlich über die Industriebank von Japan"[38]). Bei dem Deposits Bureau handelt es sich um die Postsparkassenabteilung im japanischen Finanzministerium, „der die Postsparkassengelder und Postanweisungsgelder des Landes anvertraut sind." Diese Beträge verwendet der japanische Finanzminister nach eigenem Gutdünken zur Förderung der japanischen Wirtschaft durch Anleihen, die aus diesem Fonds gewährt werden. Der Weg, den diese öffentlichen Mittel in die Wirtschaft nehmen, geht zur Hauptsache über die Industriebank von Japan. Diese Bank ist im Jahre 1902 gegründet als Aktiengesellschaft. Sie gibt Obligationen im zehnfachen Betrag ihres eingezahlten Kapitals aus und finanziert einen beträchtlichen Teil der japanischen Wirtschaft. Daneben hat sie auch das Recht, bei vorhandener starker Kapitalnachfrage und Mangel an inländischem Kapital der Wirtschaft ausländische Gelder zu vermitteln.

38) Sugimoto, Die japanische Seeschiffahrt, 1935, S. 113.

Für die japanische Schiffahrt ist diese Bank das Hauptkreditinstitut gewesen, bis sie durch größere Verluste aus der Schiffahrt sich auf diesem Gebiet mehr Zurückhaltung auferlegte. Hierdurch ist für die japanische Schiffahrt eine erhebliche Kapitalknappheit entstanden, denn sowohl die anderen Spezialbanken als auch die allgemeinen Banken haben in der Schiffahrtsfinanzierung mit Rücksicht auf das damit verbundene große Risiko nie eine wesentliche Bedeutung gehabt.

Die Kapitalknappheit tritt besonders deutlich in Erscheinung bei der zurzeit eingeleiteten Abwrackaktion, welche durch die starke Überalterung der japanischen Handelsflotte und das Streben Japans, durch Modernisierung der Flotte konkurrenzfähig zu werden, erforderlich war. Die Abwrackaktion macht nur langsame Fortschritte, da den Reedereien die Mittel zu Neubauten fehlen und von anderer Seite nur sehr schwer Kredite zu erhalten sind . Aus diesem Grunde wird nunmehr in Japan die Errichtung einer Schiffskreditbank, der Schiffahrtsbank von Japan, erwogen.

Es ist beabsichtigt, die Bank als eine Aktiengesellschaft mit einem Kapital von 20 Mill. Yen zu gründen, von denen allerdings nur 25% eingezahlt werden sollen. Nach Sugimoto sind als Geschäftskreis der Bank vorgesehen: Schiffshypotheken, Schiffsbaumaterialhypotheken, Darlehen gegen Verpfändung des Frachtenforderungsrechtes, Darlehen gegen Verpfändung von Wertpapieren und Diskontierung von Wechseln, von Warenforderungen, wie auch von Schuldscheinen.

Die Bank soll sich die Mittel zur Kreditgewährung durch die Ausgabe von Obligationen beschaffen. Falls sich das Geschäft der Bank nicht den Erwartungen entsprechend entwickeln sollte, übernimmt die Regierung eine Garantie dafür, daß mindestens eine 5%ige Dividende verteilt wird. Ein großer Teil des evtl. erzielten Gewinnes soll einem besonderen Fonds zur Deckung von Verlusten überwiesen werden, so daß durch diese Bestimmungen ein vollkommen sicheres Arbeiten der Schiffahrtsbank gewährleistet ist.

Das auch in anderen Ländern bei der Gründung und Tätigkeit von Schiffskreditinstituten auftauchende Problem, die Zinsen für die gewährten Darlehen entsprechend der Leistungsfähigkeit der Darlehnsnehmer nach Möglichkeit niedrig zu halten, hat auch die japanischen Schiffahrtskreise beschäftigt. Entsprechend dem in Japan üblichen Zinsfuß ist geplant worden, die Darlehnszinsen auf 5% für im Inland gebaute neue und 6% für im Inland gebaute alte Schiffe sowie auf 7% für im Ausland gebaute neue und 8% für im Ausland gebaute alte Schiffe vorzusehen[39]). Die Dauer des Darlehens soll auf 15 Jahre für Frachtpassagierschiffe und 20 Jahre für Frachtschiffe begrenzt sein, alle 5 Jahre muß der Darlehnsvertrag erneuert werden, um die Bedingungen dem Zustand des Schiffes sowie der allgemeinen Schiffahrtslage anzupassen. Auch die Bedingung der Versicherung des Schiffes ist in dem besprochenen Plan vorgesehen worden.

Die für die japanische Schiffahrt erhofften Vorteile eines derartigen Schiffskreditinstitutes faßt Sugimoto in den folgenden vier Punkten zusammen:

---

39) Sugimoto, a. a. O., S. 119.

1. Die Bank wird die Neubautendenz fördern und die reibungslose Durchführung des Neubau- und Abwrackgesetzes ermöglichen.
2. Die Erwerbung der Ersatzschiffe für die abzuwrackenden, veralteten Schiffe kann verhältnismäßig leicht durchgeführt werden.
3. Die Möglichkeit der freien Verkehrsdispositionen der Schiffahrtsunternehmer unter erleichterten Anleihebedingungen.
4. Die zu niedrigem Zins gegen Verpfändung der Frachten gewährte Anleihe als Anreiz für die Schiffahrtsunternehmertätigkeit im überseeischen Verkehr.

IV. Die holländischen Schiffskreditinstitute.

Als das Ursprungsland der reinen Schiffsbeleihungsbanken ist Holland anzusehen, dessen Beispiel dann später eine Reihe von anderen Ländern gefolgt ist.

Die Beleihung von Schiffen in Form von Schiffshypotheken war in Holland schon im ausgehenden Mittelalter üblich; das älteste Schiffsregister Hollands stammt aus dem Jahre 1836. In den 90er Jahren des vorigen Jahrhunderts tritt dann in Holland die Tendenz in Erscheinung, für das im eigenen Lande zu günstigen Bedingungen aufgenommene Kapital im Ausland gewinnbringende Anlage zu suchen. Das deutsche Binnenschiffahrtsgesetz vom Jahre 1895 kam diesem Streben entgegen und hat wohl mit als Anregung zur Gründung der holländischen Schiffshypothekenbanken gedient.

Wenn sie auch nicht die Absicht hatten, ihre Gelder ausschließlich im Ausland anzulegen, so ist bei der Gründung der Banken doch schon von vornherein mit einem besonderen Ausbau des Auslandsgeschäftes gerechnet worden. Eisfeld[40]) führt hierzu van Tienhoven's Theorie an, nach der die Schiffsbanken zu den Kreditinstituten zählen, die „nach Entdeckung eines neuen kreditwürdigen Objektes und zur Stimulierung einer darauf basierenden Nachfrage" errichtet wurden.

Die Kreise der holländischen Wirtschaft, die für die deutsche Schiffahrt bis in die letzten Jahre hinein eine große Rolle spielen, nämlich die Werften, die Versicherungsgesellschaften und die anlagesuchenden Kapitalbesitzer, taten sich bei der Gründung der holländischen Schiffshypothekenbanken im Jahre 1899 zusammen, und die Besetzung der Aufsichtsräte dieser Banken zeigt auch heute noch, daß die an diesen Instituten interessierten Kreise im Lauf der Jahre die gleichen geblieben sind. Die Geschäftsentwicklung der holländischen Banken hat in den vergangenen 35 Jahren jedenfalls bewiesen, daß diese Art der Zusammenarbeit für alle beteiligten Kreise von Vorteil war.

Da die Holländer auf Grund ihrer geographischen Lage zur Rheinschiffahrt besondere Beziehungen hatten, faßten sie auf diesem Gebiet zuerst Fuß, und wie später aufgezeigt werden soll, erlangten sie einen vollen Erfolg, wenn man z. B. bedenkt, daß bei Ausbruch des Weltkrieges Darlehen auf Rheinschiffe fast ausschließlich von den holländischen Schiffshypothekenbanken gewährt wurden.

In der weiteren Geschäftsentwicklung ging man dazu über, neben den kleineren Binnenschiffen auch größere Objekte wie Seeschiffe zu beleihen[41]), obgleich hier die durch die größere Zahl der kleinen Binnenschiffe gesicherte Risikoverteilung nicht gegeben ist.

Die weitere Geschäftsentwicklung der holländischen Banken war durchaus günstig. Der Gründung der beiden ersten Banken im Jahre 1899 folgten in den ersten Jahren dieses Jahrhunderts weitere, so daß vor dem Kriege bereits 14 der-

40) Eisfeld, Das Niederländische Bankwesen, 1916, S. 4.
41) Eisfeld, a. a. O., S. 239.

artige Bankinstitute bestanden. Es wurden zunächst nur 10% des Aktienkapitals eingezahlt. Die Kurse der Aktien — und zwar handelt es sich überwiegend um Namensaktien, da Inhaberaktien erst bei der vollen Einzahlung des Betrages ausgegeben werden können —, bewegten sich um 145 bis 180%. Jahre ohne Dividendenzahlungen kamen kaum vor, dagegen sind bis zu 18% auf das eingezahlte Aktienkapital ausgeschüttet worden. Das Aktienkapital hat sich in den ersten zehn Jahren des Bestehens der Banken verdreifacht, die Reserven waren bereits im Jahre 1908 wesentlich höher als das eingezahlte Kapital.

Die holländischen Banken beschränkten sich nicht auf die Beleihung von Schiffen, sondern beliehen auch Werften, Schwimmdocks etc. Eine unter ihnen, die Veenkoloniale Bank, durfte gemäß ihren Satzungen höchstens bis zu 75% Schiffsbeleihungen vornehmen, 25% mußten auf Grundstücke entfallen, doch haben seit dem Jahre 1908 die Beleihungen auf Grundstücke fast vollständig aufgehört.

Wenn die Holländer ihr Geschäft auch bis nach Ostdeutschland ausdehnen konnten, so war — wie bereits angedeutet —, die Rheinschiffahrt doch ihr hauptsächliches Betätigungsgebiet, dazu kamen die Nebenflüsse des Rheins, besonders Main und Neckar, ferner das Schiffahrtsgebiet der Ems, der oberen Weser und Hamburg.

In den ersten Kriegsjahren waren beispielsweise in 69 Amtsbezirken der Rheinprovinz, Westfalens und Hessen-Nassaus mit holländischen Schiffshypotheken beliehen:

Tag	% der insgesamt belasteten deutschen Schiffseinheiten	mit Mark:
31. 12. 1914	29.6	11 Millionen
31. 12. 1916	42.25	25 Millionen[42])

Im Hamburger Schiffsregister waren im Jahre 1914 518 Flußfahrzeuge mit 7,1 Millionen Mark von den holländischen Banken beliehen, und Mathies hat im Jahre 1917 die deutsche Verschuldung an die holländischen Schiffshypothekenbanken mit 70 Millionen Mark sowie die jährlichen Zinsleistungen an Holland mit 4 Mill. Mark berechnet[43]).

Die Tätigkeit der holländischen Schiffskreditinstitute hatte daneben auch das Vordringen des holländischen Schiffsbaues und Versicherungsgewerbes zur Folge. Da deren Vertreter in den Aufsichtsräten der Banken waren, suchten diese zugleich mit der Gewährung des Darlehens auch den Bauauftrag und den Versicherungsabschluß für Holland zu gewinnen. Vor dem Kriege wurde die größte Anzahl der Rheinschiffe in den Niederlanden gebaut, ähnlich lagen die Verhältnisse für die Weser und im Gebiet der Elbemündung; in Harem a/Ems waren z. B. nach Ebhardt[44]) vor dem Kriege alle Schiffe von Holländern gebaut.

42) Ellger, a. a. O., S.
43) Mathies, Deutsche Schiffsbeleihungsbanken, 1917, S.
44) Ebhardt, Die Bedeutung der Holländer in der deutschen Binnenschiffahrt, 1915, S. 22.

Die Gründe für das Vordringen der holländischen Schiffbauindustrie sind häufig erörtert worden. Sie sollen vor allen Dingen in der billigen Preisgestaltung seitens der holländischen Werften gegeben sein. Es ist eine bekannte Tatsache, daß die deutsche Eisenindustrie vor dem Kriege durch Kartellierung und Preiskonventionen sowie Einfuhrzölle in Deutschland wesentlich über Weltmarktpreis liegende Eisenpreise erhielt. Dieser hohe Binnenpreis ermöglichte ihr ein Dumping auf dem Weltmarkt, von dem Holland infolge seiner günstigen Fracht- und Verkehrslage den größten Vorteil zog, indem die holländischen Werften um die Jahrhundertwende das Eisen um RM 25.— p. Tonne, das sind 20 bis 25%, billiger als die deutschen Werften, beziehen konnten[45]). Außer niedrigen Löhnen kam ferner hinzu, daß die niederländischen Werften überdies die weit bessere Erfahrung im Bau von Rheinschiffen hatten, wodurch ihnen von vornherein ein Vorsprung gegenüber der deutschen Schiffbauindustrie gesichert war.

Während die niederländischen Schiffskreditinstitute vor dem Kriege auch zur Beleihung größerer Objekte, vor allem der Seeschiffe, übergegangen waren, legte man sich in den späteren Kriegsjahren hier Beschränkungen auf. Auch zeigten die Holländer besonders Deutschland gegenüber eine außerordentliche Vorsicht in der Kreditgewährung. Es wurden überhaupt nur noch vereinzelte Darlehen gegeben.

Das Streben, den nach dem Kriege in außerordentlicher Höhe auftretenden Kreditbedarf unabhängig vom Ausland befriedigen zu können, da man mit den Holländern trübe Erfahrungen gemacht hatte — wie später ausgeführt, bestanden diese in rücksichtsloser Weise auf der Vergütung von Kursunterschieden, die sich durch die Markentwertung ergaben —, gab im Jahre 1918 den äußeren Anstoß zu der bereits seit einem Jahrzehnt erörterten Frage der Gründung deutscher Schiffshypothekenbanken. Hierdurch haben die holländischen Schiffsbanken im ganzen gesehen jedoch nur wenig an Macht und Ausdehnung verloren. Wie aus dem Bericht der Rotterdamschen Scheepshypothekbank hervorgeht, gab diese im Jahre 1918 500 neue Aktien über je 1 000 hfl zum Kurs von 130 aus, auf die allerdings wiederum nur 10% einzuzahlen waren[46]).

Die Inflation in Deutschland traf auch die holländischen Schiffshypothekenbanken schwer. Die deutschen Schuldner zahlten in entwerteter Mark, da die holländischen Schiffspfandrechte auf die deutschen Schiffe entsprechend den Bestimmungen des § 1260 BGB in Verbindung mit § 106 des Gesetzes über die Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit auf Mark lauteten. In den Darlehensverträgen waren aber Kursgarantieklauseln mit den Darlehnsnehmern vereinbart, nach denen der Schuldner sich verpflichtete, alle Kursdifferenzen zu tragen. Es war also die zu gleicher Zeit bestehende persönliche Forderung an den Schuldner auf Gulden abgestellt, so daß das Pfandrecht mit dem Fortschreiten des Verfalls der Währung praktisch wertlos wurde, während andererseits der Schuldner persönlich eine Valutaverpflichtung eingegangen war. Da die Banken ihrerseits die Verpflichtungen den Pfandbriefgläubigern gegenüber in

45) do. do. S. 25.
46) Hamburger Nachrichten, 17. 2. 1919.

Goldvaluta zu erfüllen hatten und die an Deutschland ausgeliehenen Beträge einen hohen Prozentsatz ihres Geschäftes ausmachten, fingen sie in zahlreichen Fällen bereits an, die Zwangsversteigerung der beliehenen Schiffe zu betreiben.

Die Schuldner dieser holländischen Pfandrechte in der Binnenschiffahrt taten sich im Jahre 1921 zum „Schutzverband deutscher Schuldner holländischer Binnenschiffspfandrechte e. V." zusammen. Diese Organisation setzte sich mit den holländischen Banken in Verbindung und erreichte zusammen mit diesen das Zustandekommen eines Kompromisses zwischen den niederländischen Banken und der deutschen Regierung. Die Holländer ermäßigten ihre Forderungen auf rückständige Zinsen um 30% und gewährten den deutschen Schuldnern ein Moratorium bis zum Jahre 1927. Die deutsche Regierung übernahm die Garantie für diese Kredite und erließ im März 1923 eine Verordnung über die Eintragung von Schiffspfandrechten in ausländischer Währung, nach welcher die Eintragung von Guldenhypotheken auf deutsche Schiffe, die bisher gesetzlich nicht zulässig war, vorgenommen werden durfte. Somit erhielten die holländischen Schiffshypothekenbanken die Möglichkeit, die Markhypotheken in Guldenhypotheken umzuwandeln und weiterhin als Deckung ihrer Pfandbriefe zu benutzen. Diese deutsche Verordnung ist immer wieder verlängert worden. Im Jahre 1930 wurde dann ernstlich erwogen, die Verordnung aufzuheben mit der Begründung, daß mit Rücksicht auf die Festigkeit der deutschen Währung ein Bedürfnis für Hypothekenkredite in ausländischer Währung nicht als gegeben anzusehen sei.

Die Bedenken gegen diese Aufhebung wegen der damit verbundenen Schwierigkeiten, ausländisches Kapital für die deutsche Schiffahrt hereinzubekommen, haben jedoch gesiegt, und es wurde statt dessen am 19. 12. 1930 das „Vierte Gesetz über die Eintragung von Schiffspfandrechten in ausländischer Währung" erlassen, welches die genannte Verordnung vom Jahre 1923 auf unbestimmte Zeit verlängert[47]).

Die Position der niederländischen Schiffshypothekenbanken ist nach der Inflationsperiode wieder viel stärker geworden. Infolge des übergroßen Kapitalmangels konnten in den ersten Monaten des Jahres 1924 in Deutschland keine Schiffshypotheken gewährt werden, es sei denn unter für den Schuldner ruinösen Bedingungen. In Anbetracht dessen, daß noch im Jahre 1925 nur unter sehr großen Schwierigkeiten erste Hypotheken auf gute Häuser in Deutschland im besten Fall zu 9½ bis 10% gegeben wurden, ist es erklärlich, daß die niederländischen Schiffshypothekenbanken mit einem Zinsfuß von 7% sehr gut in Deutschland konkurrieren konnten.

Durch die Verordnung vom 29. 3. 1923 hatten die holländischen Interessentenkreise ebenfalls erreicht, daß auch neue Schiffshypotheken in Gulden in das deutsche Schiffsregister eingetragen wurden. Da die durch die Inflation geschwächten deutschen Schiffskreditinstitute den an sie herantretenden Kreditgesuchen nicht entsprechen konnten, vermochten die Holländer unter Ausnutzung ihrer starken Stellung den deutschen Kreditnehmern gegenüber wiederum, die Darlehnsgewährung an Bedingungen zu knüpfen wie etwa die, daß nicht nur

47) Reichsgesetzblatt vom 24. 12. 190, S. 629.

der Bau, sondern auch die Reparaturen der Schiffe in Holland zu erfolgen hatten, daß die Versicherung bei einer holländischen Gesellschaft abgeschlossen werden mußte, und in vielen Fällen sogar Führung der holländischen Flagge. So weit diese Bedingungen nicht direkt gestellt wurden — das wird von holländischer Seite auch vielfach bestritten — hatten bei der vorhandenen starken Nachfrage nach Darlehen nur diejenigen Aussicht auf die Erfüllung ihrer Kreditgesuche, die sich zur Einhaltung dieser Bedingungen verpflichteten.

Auch wurden diese Bedingungen von den deutschen Schiffsbesitzern umso eher angenommen, als sie dadurch noch andere finanzielle Vorteile hatten. Die Deutsche Bergwerkszeitung schreibt:

> „Hinzukommt, daß man aus steuertechnischen Gründen und mit Rücksicht auf die billigeren Löhne Fahrzeuge in Holland lieber bauen und unter holländischer Flagge fahren läßt“[48]).

Diese Lage mußte eine Schädigung der beteiligten deutschen Wirtschaftskreise zur Folge haben. Es kam schließlich so weit, daß im Jahre 1930 nur noch 30% der Schiffe auf dem Rhein die deutsche Flagge führten, daß in den Jahren 1928 bis 1930 in Holland für Aufträge vom Rhein dreimal so viel Schiffe gebaut wurden wie in Deutschland überhaupt.

Bei einer Besichtigung eines Teiles der holländischen Werften im Jahre 1929 durch den Verein der Flußschiffswerften Deutschlands e. V. wurde festgestellt, daß von 60 auf diesen holländischen Werften befindlichen Schiffsbauten 58 für deutsche Rechnung gebaut wurden. Im Jahre 1930 wurden sogar 90 Küstenfahrzeuge in Holland gebaut, deren Ausführung der nur noch 30% beschäftigten deutschen Werftindustrie eine wesentliche Hilfe gegeben hätte. Auch noch im Jahre 1932 stammten 90% der Aufträge bei den holländischen Werften aus Deutschand[49]).

Diese Zusammenhänge werden weiter beleuchtet durch Zahlenangaben in den Berichten der holländischen Schiffshypothekenbanken vom Jahre 1933. Danach sind die niederländischen und deutschen Schiffshypothekenbanken in diesem Jahre mit 120 bis 140 Mill. Mark an der Rheinschiffahrt beteiligt gewesen, und von dieser Summe entfielen 100 Millionen Mark auf die holländischen Schiffshypothekenbanken[50]).

Die durch die Weltwirtschaftskrise hervorgerufene Notlage der gesamten Schifffahrt hat auch den holländischen Schiffskreditinstituten Schwierigkeiten bereitet. Im Jahre 1931 beantwortete zwar das Rotterdamer Institut eine Anfrage der Vereinigung der Effektenhändler in Rotterdam über die Wirkungen der Wirtschaftskrise auf das Beleihungsgeschäft dahingehend, daß diese Krise, die sich auch im Schiffahrtsgeschäft sehr fühlbar mache, natürlich einen Einfluß auf die Zahlungen der Schuldner gehabt hätte. Doch seien diese ihren Zinsverpflichtungen immerhin zu 91% nachgekommen. Die bisherige Höhe der Amortisationsraten habe man unter diesen wirtschaftlichen Verhältnissen nicht immer fordern

48) Deutsche Bergwerkszeitung.
49) Ellger, a. a. O., S.
50) Weser-Zeitung, 14. 2. 1933.

können, doch seien von den vereinbarten Amortisationszahlungen immerhin noch 76% geleistet worden.

Allerdings beschlossen die holländischen Schiffshypothekenbanken noch in demselben Jahre angesichts der schlechten Frachtenlage in der See- und Binnenschiffahrt, bei der sie auch in absehbarer Zeit keine Aussicht auf eine Besserung und somit auf ein rentables Fahren der Schiffe haben konnten, vorerst keine Beleihungen von Neubauten von Rhein- und Kanalschiffen mehr vorzunehmen[51]).

Diese Maßnahme bezog sich nicht nur auf deutsche Rheinschiffe, sondern auch auf Fahrzeuge der anderen Nationalitäten (diese spielen jedoch nur eine sehr geringe Rolle), die bisher von den holländischen Banken beliehen worden waren. Eine künftige Stundung der Zinszahlungen sollte auch nur bei denjenigen Schiffsbesitzern in Frage kommen, die bisher ihren Verpflichtungen laufend nachgekommen waren; bei seit langem säumigen Zahlern wollte man kein weiteres Entgegenkommen mehr gewähren.

Am 31. 12. 1933 betrug der Darlehnsbestand der sieben größten holländischen Schiffshypothekenbanken 100 bis 110 Mill. hfl, die nach Deutschland gegebenen Kredite betrugen bei den einzelnen Banken bis zu 40% der insgesamt gewährten Darlehen. Die fünf größten Banken, die ein Übereinkommen mit der Reichsstelle für Devisenbewirtschaftung zwecks Regelung der schwebenden Darlehen abschlossen, verfügten im Juni 1933 über 34,5 Mill. hfl Forderungen nach Deutschland[52]).

Die Amsterdamsche Scheepsverband Mij. hat eine Aufstellung über die Nationalität ihrer Debitoren veröffentlicht, die einen interessanten Überblick über deren Entwicklung in den Jahren 1932/1934 gibt.

Umlaufende Darlehen:

Land	Anzahl			Betrag			in %		
	1932	1933	1934	1932	1933	1934	1932	1933	1934
				in 1000 hfl					
Niederlande	285	268	252	6.222	5.135	4.487	56,0	53,0	50,0
Deutschland	219	219	218	4.107	3.856	3.777	37,0	40,0	43,0
Belgien	50	47	45	665	626	582	6,0	6,5	6,5
Norwegen	2	1	1	95	63	53	0,9	0,7	0,6
Summe	556	535	516	11.089	9.680	8.899	99,9	100,2	100,1

Bei der Beurteilung dieser Zahlen darf jedoch nicht vergessen werden, daß die tatsächliche deutsche Verschuldung in der Schiffahrt an Holland wesentlich größer ist, denn bei diesen Zahlen fehlen all die Beträge, die deutschen Schiffern von den Werften, Versicherungen und Privatpersonen kreditiert wurden und die eine beachtliche Summe ausmachen.

51) Weser-Zeitung, 14. 2. 1933.

52) van Criekinge, l'Organisation du système bancaire hollandais de crédit fluvial et maritime ... in: La Navigation du Rhin, Jahrg. 13, Nr. 11, Nov. 1935.

Es muß ferner berücksichtigt werden, daß viele deutsche Schiffe nach außen unter holländischer, sogen. Namloozen Vennotschapten fahren. Diese sind zahlenmäßig nicht zu erfassen.

Die im Juni 1933 von deutschen Schuldnern rückständigen Zinsen betrugen 800.000,— hfl und die überfälligen Amortisationszahlungen 6 Millionen hfl. Die Rückstände sind jedoch zu einem großen Teil auf Transferschwierigkeiten zurückzuführen. Zwischen den fünf größten holländischen Schiffshypothekenbanken und der Reichsstelle für Devisenbewirtschaftung wurde im September 1934 ein Abkommen geschlossen, das den Transfer der Zinsraten und Amortisationen regelte. Es war vorgesehen, daß die holländischen Banken zum Zweck der Transferierung ein Sperrkonto bei einer deutschen Devisenbank einrichteten. Bis zu einem in dem Abkommen festgelegten Kontingent wollten die Gläubiger Tilgungsratenzahlungen auf dieses Konto vorbehaltlos an Erfüllungsstatt annehmen. Die Zinshöhe wurde von 1933 ab auf ein Maximum von 7% begrenzt, in vielen Fällen wurde die Darlehnsdauer erhöht.

Als besondere Schutzmaßnahme für den Schuldner sagten die Gläubigerbanken ferner zu, daß sie, falls sie gerichtliche Maßnahmen gegen einen deutschen Schuldner in Holland, Deutschland oder sonst einem Land zu ergreifen beabsichtigten, von ihrem Vorhaben den für den Schiffseigner in Betracht kommenden Zentralverband verständigen würden, um diesen Verbänden dann Gelegenheit zu geben, bei der Ordnung der Angelegenheit mitzuwirken.

Die Reichsstelle für Devisenbewirtschaftung mußte zugleich mit diesem Abkommen mitteilen, daß sie ihre Verpflichtungen aus diesem Abkommen nicht in vollem Maß einhalten könne. Doch haben sich die Zahlungen Deutschlands aus diesem Abkommen im Lauf der Zeit gebessert. Auch wurden den größeren deutschen Unternehmungen von holländischer Seite über das Abkommen hinaus noch günstigere Bedingungen eingeräumt, so daß es zu Zwangsmaßnahmen gegen deutsche Schuldner kaum gekommen ist. Jedenfalls sind von deutscher Seite aus keine Klagen in der Art wie die des ehemaligen belgischen Ministers für öffentliche Arbeiten, van Canegen, laut geworden, der nach einer deutschen Pressemeldung eine Eingabe an die belgische Regierung gemacht hat wegen „der intransigenten Haltung der holländischen Schiffshypothekenbanken gegenüber den belgischen Rheinschiffen und Reedereien", die angeblich die verpfändeten Schiffe der säumigen Schuldner verkauften, ohne der „Force majeur" der Wirtschaftskrise Rechnung zu tragen[53]).

Das Stillhalteabkommen aus dem Jahre 1934 hat vielmehr in den Kreisen vor allem der westdeutschen Schiffahrt großen Anklang gefunden; es brachte den deutschen Schuldnern holländischer Schiffshypotheken neben der Zinssenkung weitere Erleichterungen, von denen die der Sicherheit des Reiseverkehrs und des Wegfalls der möglichen Beschlagnahme durch „an die Kette legen" bei Reisen nach holländischen Hafenplätzen wohl die wertvollsten sind.

Das Stillhalteabkommen mit den holländischen Banken ist im Jahre 1935 verlängert worden. Hierbei trat eine nochmalige Zinssenkung um ½ bis ¾% ein.

53) Deutsche Verkehrsnachrichten, Hamburg, 11. 8. 1933.

Im Jahre 1936 wurde es nochmals auf ein Jahr zu den gleichen Bedingungen bestätigt.

Die holländischen Schiffskreditinstitute sind von der letzten Wirtschaftskrise aus dem Grunde besonders stark in Mitleidenschaft gezogen worden, weil dieses Mal nicht nur ein Drittel ihrer Debitoren wie bei der Inflation in Deutschland, sondern auch die Darlehnsnehmer im eigenen Land und der übrigen Welt notleidend wurden.

Ein Überblick über das Schiffsbeleihungsgeschäft der vergangenen Jahre ist mit den beiden folgenden Aufstellungen aus der „Navigation du Rhin" gegeben[45]):

Betrag und Zahl der jährlich neu gewährten Darlehen (in 1 000 hfl).

Bank	4 Betrag/Z.		1933 Betrag/Z.		1932 Betrag/Z.		1931 Betrag/Z.		1930 Betrag/Z.	
Neederlandsche Scheepshypothekbank	215,1	22	78,3	7	356	18	2451	103	7124	318
Eerste Neederlandsche	677,5	15	495,3	22	214	22	4727	135	11322	262
Amsterdamsche Scheepsverband Mij.	92,8	9	35,7	5	—	—	1102	37	2978	108
Hollandsche Scheepsverband Mij.	63,4	—	99,9	—	86	—	318	—	1074	—
Veenkoloniale Bk.	?	—	—	—	—	—	268	—	634	—
Rotterdamsche Scheepshypothekbank	339,8	20	243,4	17	283	23	2896	—	5526	261
Zuid. Ned. Scheepshypothekbank	80,9	5	140,8	8	96	4	89	10	145	13
Total	1469,5	71	1093,4	59	1039	68	11851	285	28803	962

54) Navigation du Rhin, a. a. O.

Jahresbeträge der fälligen und noch nicht fälligen Amortisationen und die jährlichen durchschnittlichen Prozentsätze der Amortisationen (in 1000 hfl).

Bank	1934 Betrag	%	1933 Betrag	%	1932 Betrag	%	1931 Betrag	%	1930 Betrag	%
Nederlandsche	1608	7	1861	7,6	2325	8,8	4124	10,5	5293	16,9
Eerste Ned.	2563	7,7	3191	9,–	2748	7,2	3176	10,3	6099	15,8
Amsterdamsche	873	9,4	1445	14,–	984	8,65	1577	12,3	2282	17,2
Hollandsche	267	6,6	409	9,5	363	7,8	507	9,7	1030	19
Veenkoloniale Bk.	?	?	?	?	?	?	323	9,5	608	17,5
Rotterdamsche	1779	9,1	2529	11,7	2359	9,9	4415	16	4313	15,5
Zuid. Ned.	137	11,8	142	11,8	75	6,1	110	8,7	201	15
Total	7227	8,0	9577	9,7	8854	8,4	14232	12,3	19826	17,9

Hieraus geht hervor, daß die Neugewährung von Darlehen im Jahre 1934 auf 1,5 Mill. Gulden zurückging gegenüber einer Ausleihung von z. B. 28 Mill. Gulden im Jahre 1930. Dabei lag 1934 bereits um 50% über dem Jahre 1933. Derartig niedrige Ziffern hat es in der Geschichte der Banken niemals früher gegeben. Die Höhe der geleisteten Amortisationen betrug im Jahre 1934 nur 55% der Summe aus dem Jahre 1930.

Aus diesen Zahlen ist ersichtlich, daß auch die holländische Handelsflotte sehr unter der wirtschaftlichen Krise zu leiden hatte, wobei allein die Küstenschifffahrtsunternehmungen einigermaßen günstig arbeiteten.

Zur Verminderung der finanziellen Schwierigkeiten für die holländische Schifffahrt und auch für die Schiffsbeleihungsbanken wurde im Jahre 1932 die „Maatschappij i tot beharting von de Nationale Scheepvaart belangen" gegründet, eine Finanzierungsgesellschaft für die Schiffahrt mit dem Sitz im Haag. Das Aktienkapital betrug 5 Millionen Gulden. Die Gesellschaft sollte vom Staat Vorschüsse erhalten und unter Aufsicht der Regierung arbeiten, die selbst 2,6 Millionen Gulden zur Verfügung gestellt hatte. Artikel 2 der Statuten legt die Tätigkeit dieses Institutes in der folgenden Weise fest:

«Cette société nationale a pour object de sauvegarder et de renforcer la position de la flotte maritime hollandaise dans le mouvement maritime international. Elle tâche de l'atteindre notamment en invitant à une concentration et fusion des armements, qui s'y prêtent à une orientation plus économique de la flotte maritime hollandaise et à une répartition aussi productive que possible de cette flotte sur toutes les lignes internationales. La société peut accorder à cette fin à des sociétés hollandaises tout désignées et qui sont en même temps actionnaires de la société, des avances productives d'interèts à des conditions qui seront fixées dans chaque cas concret.

La société ne peut s'occuper elle même de la navigation, ni acquérir la propriété de navires, elle est pourtant autorisée pour se garantir contre la défaillance du débiteur.»[55])

Die Aufgabe dieser Gesellschaft besteht demnach darin, die Stellung der holländischen Flotte innerhalb der Weltschiffahrt zu erhalten und zu stärken. Zu diesem Zweck wirkte sie auf einen Zusammenschluß der holländischen Reedereien zwecks wirtschaftlicher Orientierung der holländischen Flotte und einer möglichst ertragreichen Verteilung derselben über alle internationalen Schiffahrtswege hin.

Durch diese Finanzierungsgesellschaft sollten die Reedereien geldliche Unterstützungen erhalten, jedoch unter der Voraussetzung, daß sie einen ausreichenden Sanierungsplan vorlegten, der hinreichende Sparmaßnahmen gewährleistete. Die Darlehen sollten nur gegen Pfänder bewilligt werden.

Diese Forderung von Pfändern ist auf allgemeine Kritik in den holländischen Schiffahrtskreisen gestoßen, indem man darauf hinwies, daß der Wert der Schiffe in der wirtschaftlich schlechten Zeit erheblich gesunken sei und die Fahrzeuge vielfach überhaupt nicht verkauft werden könnten. Die bereits anderen Gläubigern gegenüber bestehenden Verpflichtungen machten auch für die meisten Reedereien eine weitere Verpfändung der Schiffe unmöglich[56]).

Trotz diser Bedenken hat sich das Geschäft der Finanzierungsgesellschaft verhältnismäßig gut entwickelt, wenn auch diese staatliche Intervention in Schiffahrtskreisen als völlig unzureichend angesehen wurde, um die holländische Schiffahrt zu erhalten. Bis zum Abschluß des Jahre 1933 sind 9,10 Millionen Gulden an niederländische Schiffahrtsgesellschaften als Darlehen zu 4—5% Zinsen gegen hypothekarische Sicherheit bewilligt worden. Seit dem 1. 1. 1934 wurden Kredite gegen 1% Zinsen gewährt, und im vergangenen Jahre ist verschiedentlich beantragt worden, der Schiffahrt vom Staat über dieses Institut auch zinslose Gelder zur Verfügung zu stellen.

Das Eingreifen des Staates und vor allen Dingen die Organisation der holländischen Handelsflotte mit dem Zweck, die Nachfrage nach Schiffsraum möglichst gleichmäßig auf die vorhandene Tonnage zu verteilen, hat zur Folge gehabt, daß die gesamten Schiffahrtsunternehmungen auch während der Krise in ihrem vollen Umfang bestehen blieben, so daß das sonst in Krisenzeiten übliche Ausscheiden der wirtschaftlich Schwächeren im Konkurrenzkampf verhindert worden ist. Auf diese Weise sind auch die mit einem unrentablen Schiffspark belasteten Reedereien bestehen geblieben.

Mit der langsam einsetzenden Besserung in der Weltwirtschaft und der sich daraus ergebenden steigenden Beschäftigung der Welthandelsflotte hat sich auch die Lage der holländischen Schiffskreditinstitute gehoben. Diese Banken haben gerade in der Depression der letzten Jahre ihre finanzielle Widerstandsfähigkeit durch ihre elastische Struktur und vorsichtige Geschäftsführung bewiesen, so daß die Krise sie wohl in Mitleidenschaft ziehen, sie aber in ihrer Existenz nicht gefährden konnte, wie auch Criekinge in seinem zitierten Aufsatz schreibt:

> «Le système bancaire de crédit maritime et fluvial hollandais est d'une architecture bien équilibré, il fut atteint par la crise d'une façon grave mais non substantielle.»

---

55) van Criekinge, a. a. O.
56) Hamburger Fremdenblatt, 14. 6. 1932.

V. Die deutschen Schiffsbeleihungsbanken.

Die erste Anregung zur Gründung deutscher Schiffshypothekenbanken finden wir im Jahre 1905 im Jahresbericht der Mannheimer Handelskammer[57]). Bereits in den ersten vier Jahren ihres Bestehens hatten die holländischen Schiffshypothekenbanken in der Rheinschiffahrt einen solchen Einfluß gewonnen, daß die deutschen Schiffahrtskreise im Rheingebiet auf die von ihnen drohende Gefahr aufmerksam wurden. Die Gedankengänge der Mannheimer Handelskammer wurden jedoch in den deutschen Interessentenkreisen damals noch wenig beachtet oder erörtert.

Im Jahre 1909 griff die Duisburger Handelskammer — wieder ein Wirtschaftsinstitut aus dem Gebiet der Rheinschiffahrt, der wichtigsten Einflußsphäre der Holländer — erneut das Problem auf und sprach sich für die Errichtung einer deutschen Schiffsbeleihungsbank aus[58]).

Im gleichen Jahre hatte der Berliner Rechtsanwalt Schädt den zuständigen Staatsbehörden ein vollständig durchgearbeitetes Statut einer Schiffspfandbriefbank eingereicht, ohne jedoch die Genehmigung zur Errichtung einer Schiffpfandbriefbank zu erhalten.

Ein äußeres Ereignis, welches die Schwierigkeiten der Kapitalbeschaffung für die kleineren deutschen Reedereien in Deutschland selbst und die Zurückhaltung der deutschen Banken diesen Kreditanträgen gegenüber kennzeichnet, erregte das Interesse weiterer Kreise an dieser Frage. Das Jahr 1909 hatte der Schiffahrt eine schlechte Frachtenkonjunktur gebracht, sodaß ernstlich erwogen wurde, durch eine internationale Vereinbarung einen Teil der vorhandenen Tonnage aufzulegen.

Damals trat die Flensburger Dampfer-Kompagnie an die deutschen Banken mit einem Darlehensgesuch heran, fand jedoch in Deutschland nur Ablehnung. Als die Dampfer-Kompagnie sich dann an die holländischen Schiffshypothekenbanken wandte, wurde ihr der gewünschte Kredit sofort gegeben.

Aus diesem Anlaß wurde verschiedentlich die Frage der Gründung einer deutschen Seebeleihungsbank erörtert. Durch eigene deutsche Bankinstitute sollte der Einfluß der Holländer auf die deutsche Schiffahrt und damit indirekt auch auf die deutsche Schiffbauindustrie vermindert werden. Andererseits nahm man aber an, daß es den deutschen Instituten nicht so ohne weiteres gelingen würde, den holländischen Werften nennenswerte Bauaufträge zu entziehen[59]). Es war vielmehr zu befürchten, daß die Steigerung der Kreditmöglichkeiten zu einem Übermaß an Schiffsneubauten und vermehrtem Überangebot an Tonnage führen würde, das hätte dann ein neues Herabdrücken der Frachten verursachen können. Es würde demnach im Gegenteil eine Erschwerung der Schiffsbeleihung weit mehr den Interessen der Schiffahrt selbst gedient haben, zumal die holländischen Schiffshypothekenbanken durch ihre nur auf die eigene Rentabilität abgestellte Kre-

57) Wüstendörfer, a. a. O., S. 269.
58) Jahresbericht 1908/1909.
59) Mathies, Deutsche Schiffsbeleihungsbanken, 1907, S. 17.

ditpolitik bereits eine unverhältnismäßig starke Neubautätigkeit zum Schaden vor allem der deutschen Binnenschiffahrt angeregt hatten. Im Jahre 1909 schrieb eine Hamburger Zeitung[60]) hierzu folgendes:

„Die ungesunden Kreditverhältnisse, insbesondere in der englischen Handelsmarine, sind oft genug in den Berichten der Reedervereinigung beklagt worden. Was der Schiffahrt dauernd not tut, ist die mögliche Begrenzung der Tonnage auf ein der Nachfrage entsprechendes Maß.

Die systematische Beleihung von Schiffen durch hierfür gegründete Schiffshypothekenbanken würde geeignet sein, ungesunde Verhältnisse in der Schiffahrt zu fördern und die in der deutschen Reederei angelegten Kapitalien ernstlich zu gefährden."

Eine andere Zeitung führte unter Hinweis auf das übermäßige Anwachsen der deutschen Tonnage in den günstigen Schiffahrtsjahren 1905 bis 1908 von 25.420.000 tons netto auf 27.627.00 tons netto aus:

„Die Besorgnis, daß bei niedergehender Konjunktur wieder schwere Zeiten für die Schiffahrt kommen werden, ist nicht von der Hand zu weisen.

Natürlich würden die Schwankungen der Schiffspreise durch die etwaige Abgabe von Pfandbriefen zum Schaden der Hypothekengläubiger erheblich vergrößert werden.

Der Seeschiffahrt wie auch der Binnenschiffahrt würde nach all dem eine Erleichterung des Hypothekenwesens durch Beteiligung des deutschen Geldmarktes für die Beleihung von Schiffen durch Ausgabe von Schiffspfandbriefen im höchsten Grade unerwünscht und auch vom finanziellen und wirtschaftlichen Standpunkt aus nicht unbedenklich sein."

Von anderen deutschen Schiffahrtskreisen wurde damals sogar den holländischen Schiffshypothekenbanken ihr baldiger Untergang prophezeit[61]).

Diese ablehnende Stellungnahme eines Teiles der deutschen Schiffahrt zu deutschen Schiffskreditinstituten kam den Holländern, deren Geschäft — wie bereits ausgeführt — eine stetige Aufwärtsentwicklung nahm, sehr gelegen. Die ablehnende Stellungnahme in einigen deutschen Schiffahrtskreisen beging den Fehler, zu übersehen, daß die Anwesenheit der holländischen Schiffshypothekenbanken und ihre Tätigkeit in Deutschland nun einmal Tatsache waren, und daß man dem Einfluß dieser Banken nur begegnen und ihren Geschäftskreis auf das normale Maß zurückschrauben konnte, wenn man ihnen gleichwertige deutsche Institute zur Seite stellte.

Als weiterer Einwand gegen die Gründung deutscher Schiffskreditinstitute wurde die Unsicherheit der Schiffshypotheken angeführt, die in der Eigenart des verpfändeten Objekts begründet sei.

Es wurde auf die starke Entwertung durch Abnutzung bei Schiffen hingewiesen, auf die Gefahr des vollständigen Verlustes und auf die Abhängigkeit des Schiffswertes von der jeweiligen Frachtenlage sowie auf die Mängel des Schiffsregisters gegenüber dem Grundbuch.

---

60) Zeitungsausschnitte des Welt-Wirtschafts-Archivs, ohne nähere Angaben.
61) Ellger, Wirtschaftliche Begründung zum Schiffsbankgesetz, S. 5.

Der Errichtung deutscher Schiffskreditinstitute widersprach vor allen Dingen die deutsche Großschiffahrt. Sie selbst wuchs mit der Entwicklung Deutschlands zur Kolonialmacht und mit der Ausdehnung des Welthandels. Sie finanzierte ihren steigenden Kapitalbedarf durch die Ausgabe von Aktien und Obligationen. Der Binnenschiffahrt, Küstenschiffahrt, Hochseefischerei und wilden Frachtschiffahrt hingegen standen diese Finanzierungsmöglichkeiten nicht zur Verfügung. Sie war deswegen auf die Kapitalbeschaffung in Form von Schiffshypotheken angewiesen, wenn auch sie dem allgemeinen Wirtschaftsaufschwung folgen wollte. Es ist aus der Konkurrenz heraus erklärlich, daß sich der Verband deutscher Reeder gegen die Errichtung deutscher Schiffsbeleihungsbanken wendete.

Als besonderes Bedenken wurde auf die Disharmonie zwischen der Wertschwankung der beliehenen Objekte einerseits, — in erster Linie bedingt durch die starke Konjunkturempfindlichkeit, — und die dem Pfandbrief anhaftende gleichbleibende Verzinsung und den feststehenden Nominalbetrag andererseits hingewiesen.

Von anderen Meinungsäußerungen zu dieser Frage sei ferner nur noch auf die Schrift des Hamburger Schiffspastors Ebert hingewiesen über „Schifferkreditkassen, ein Weg aus der Not des Schifferstandes". Auch der Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt hat sich im Jahre 1912 positiv zur Frage der deutschen Schiffskreditinstitute geäußert[62]) und der preußischen Regierung entsprechende Vorschläge unterbreitet.

Die Prüfung dieses Problems durch die maßgebenden Reichs- und Staatsstellen ergab zunächst ebenfalls Bedenken an der Sicherheit der Schiffspfandbriefe, zumal man in Deutschland selbst keinerlei praktische Erfahrungen mit diesem Instrument aufzuweisen hatte.

Der Weltkrieg und die sich bei seinem Abschluß ergebende Notwendigkeit, den Aufbau der deutschen Handelsflotte einmal tatkräftig zu betreiben, machte allen theoretischen Bedenken ein Ende und zwang die deutsche Schiffahrt, bei der allgemeinen schwachen Kapital- und Kreditbasis auch die Schiffshypotheken in die Finanzierungsmittel einzubeziehen.

Im Jahre 1917 schrieb Generalsekretär Ditgos in den Mitteilungen des Kriegsausschusses der deutschen Industrie:

„Die durch den Krieg geschaffenen Verhältnisse unseres wirtschaftlichen Lebens lassen die Frage auftauchen, auf welchem Wege man folgende drei Ziele am leichtesten und schnellsten erreichen könnte:

1. den möglichst sofortigen Wiederaufbau unserer See- und Binnen-Handelsflotte;
2. die Loslösung unserer Beschaffung von See- und Flußschiffen vom Auslande, was den Binnenschiffbau angeht, vor allem Holland;
3. die Verhinderung des Abflusses deutschen Geldes in Form von Schiffsbaugeldern und Schiffshypothekenzinsen nach Holland"[63]).

Als den Weg zur Erreichung dieser genannten Ziele nannte Ditgos in der erwähnten Veröffentlichung vor allen Dingen die Errichtung einer deutschen

62) Zeitschrift für Binnenschiffahrt, 1913, S. 42.
63) Hamburgischer Korrespondent, 13. 7. 1917.

Schiffskreditbank. In dem gleichen Jahre äußerte Ebhardt sich zu dieser Frage folgendermaßen:

„Daß im Schiffskreditwesen Mißstände herrschen, besonders unter dem Einfluß holländischer Schiffshypothekenbanken, ist unbestritten. Abhilfe erscheint aus folgenden Gesichtspunkten geboten:

a) Finanzpolitisches Interesse des Reiches an günstiger Handelsbilanz;
b) Sozialpolitisches Interesse an der Gesunderhaltung des kleinsten selbständigen Schifferstandes;
c) Interesse des deutschen Kapitals;
d) Lebensbedingungen des deutschen Klein- und Binnenschiffbaues[64]).“

Die Tendenz, die deutsche Schiffahrt möglichst von Holland zu lösen, war begründet in der „rücksichtslosen Art, in der die holländischen Banken teilweise während des Krieges unter Ausnutzung der Markentwertung auf der Vergütung von Kursunterschieden im Betrage von Millionen Mark bestanden haben“[65]).

Wenn die maßgebenden Behörden vor Kriegsausbruch geglaubt hatten, die Genehmigung zur Ausgabe von Schiffspfandbriefen durch deutsche Institute nicht verantworten zu können, so bejahte man nun die Sicherheit der Schiffspfandbriefe.

So war die allgemeine Lage, als im Jahre 1916 im Oldenburgischen Landtag der Antrag des Abgeordneten tom Diek wegen Errichtung und staatlicher Förderung einer Schiffskreditbank für die Binnen-, Küsten- und kleinere Seeschiffahrt angenommen wurde. Ähnliche Anträge wurden in der Folgezeit auch in anderen Parlamenten eingebracht und in zunehmendem Maße gefördert.

Nach diesen Debatten fand dann im März, Juni und Juli des Jahres 1918 die Gründung der drei deutschen Schiffshypothekenbanken statt, die auch heute noch als einzige Kreditinstitute dieser Art in Deutschland bestehen:

die Deutsche Schiffsbeleihungsbank AG, Hamburg,
die Deutsche Schiffspfandbriefbank AG, Berlin,
die Deutsche Schiffskreditbank AG, Duisburg.

In Hamburg war das Projekt einer Schiffsbeleihungsbank schon lange von dem Syndikus der Hamburger Handelskammer, Mathies, vertreten worden. Der Hamburger Verein für Flußschiffahrt hatte sich seit dem Jahre 1916 auch ständig für diese Frage interessiert; eines der Mitglieder, Direktor Cords, hatte die Errichtung eines derartige Institutes in Hamburg lebhaft vertreten. Der Unterelbe- und Küstenschiffahrtsverein hat ferner rege an der Gründung mitgewirkt. Er hat die Anregung gegeben, daß die Binnenschiffahrt insofern einen Einfluß auf die Verwaltung der Hamburger Schiffsbank haben sollte, indem die Bedingungen der Beleihung unter Hinzuziehung von Fachleuten aus der Binnenschiffahrt festgelegt und jede Beleihung unter Berücksichtigung der Vermögensverhältnisse und der Persönlichkeit des Antragstellers geprüft wrden sollte. Es zeigt sich hier immer wieder, daß das persönliche Moment bei der Kreditgewährung stark in den Vordergrund tritt.

64) Weser-Zeitung, den 8. 8. 1917.
65) Wüstendörfer, Das Seeschiffahrtsrecht, 1923 S. 269.

Um einen besonderen gesetzlichen Schutz der Schiffspfandbriefinhaber zu erlangen, setzte die Handelskammer Hamburg mit einer Denkschrift durch, daß das Hypothekenbankgesetz für Hamburg dahingehend erweitert wurde, daß es künftig auch Schiffshypotheken umfassen sollte. Zu dem Zweck erließ der Hamburgische Staat am 30. 1. 1918 das Hamburgische Schiffsbeleihungsgesetz.

Unter diesen Verhältnissen wurde am 25. März 1918 die Deutsche Schiffsbeleihungsbank AG in Hamburg gegründet mit einem Aktienkapital von 10 Mill. Mark. Hinter der Hamburger Bank standen bei ihrer Gründung hauptsächlich große Aktiengesellschaften und Banken unter der Führung der Commerz- und Privatbank. Diese zählte zu den wichtigsten Gründern, ferner die Vereinsbank in Hamburg, die heute wohl der größte Aktionär der Hamburger Bank ist, sowie das Haus M. M. Warburg & Co., Hamburg. Die Oldenburgische Landesbank war im Aufsichtsrat durch ihren damaligen Direktor, Max tom Diek, vertreten, der sich, — wie erwähnt, — schon im Jahre 1916 für die Errichtung einer derartigen Bank eingesetzt hatte. Neben den angeführten Kreisen waren bei der Hamburger Schiffsbeleihungsbank Reeder und Versicherungen vertreten.

Am 5. 4. 1918 wurde die Berliner Bank mit einem Grundkapital von 10 Mill. Mark gegründet, nachdem ihr am 13. März 1918 die ministerielle Genehmigung zur Ausgabe von Schuldverschreibungen auf den Inhaber erteilt worden war. Justizrat Hirte, auf dessen Anregung hin der Rechtsanwalt Schadt — wie bereits erwähnt — sich im Jahre 1909 um die staatliche Genehmigung zur Errichtung eines derartigen Institutes bemüht hatte, gebührt auch im Jahre 1918 das Hauptverdienst an der Gründung der Berliner Schiffsbank. Die Kapitalgeber gehörten vorwiegend dem Kreis der Berliner Großbanken an: Dresdner Bank in Berlin, Berliner Handelsgesellschaft zu Berlin, Nationalbank für Deutschland zu Berlin und die Deutsche Versicherungsbank, GmbH zu Berlin. Daneben waren an der Gründung weiter beteiligt die „Allianz" Versicherungs AG zu Berlin und die Frankfurter Allgemeine Versicherungs AG in Frankfurt a. M.

Die Gründung der Schiffskreditbank AG in Duisburg erfolgte unter Führung von Bankdirektor Richard Carstanjen, der sich seit dem Jahre 1909 immer wieder für diesen Plan eingesetzt hatte. Es waren auch im Jahre 1918 noch mancherlei Widerstände für ihn zu überwinden. Als man schließlich so weit war, wurde das Aktienkapital sofort überzeichnet. Die Gründung erfolgte aus Kreisen der Duisburger Schiffahrtsinteressenten und damit auf Anregung der gesamten Rheinschiffahrt, denn 85% der Rheinschiffahrt sind in Duisburg ansässig oder vertreten. Das Fehlen einer deutschen Schiffsbeleihungsbank hatte sich hier oft genug hemmend bemerkbar gemacht. Entsprechend der Bedeutung Duisburgs als Zentrale der gesamten Rheinschiffahrt ist es von dort aus gelungen, auch die anderen deutschen Teile der Rheinschaffahrt zur Gründung der deutschen Schiffskreditbank zu vereinigen. Einem Ausschuß unter Carstanjens Vorsitz gelang es, die Schiffahrttreibenden, die der Schiffahrt nahestehenden Kreise und die Bankengruppen von Preußen, Bayern, Baden, Hessen und Elsaß-Lothringen zu vereinigen, so daß sich die zahlreichen Aktionäre auf fünf Bundesstaaten verteilten. Das Aktienkapital sollte zunächst 6 Mill. Mark betragen, es wurden dann jedoch für 7 Mill. Mark Aktien ausgegeben. Die Führung hatte entsprechend der Eigenschaft Carstanjens

als Direktor des Barmer Bankvereins dieser übernommen, heute steht an erster Stelle die Firma Franz Haniel & Co., vertreten durch ihren Generaldirektor, Dr. Welker, der zugleich Vorsitzender des Zentralvereins für deutsche Binnenschifffahrt und Leiter der Verkehrsgruppe Binnenschiffahrt ist.

Die Gründer waren sich bewußt, daß diese Bank ihre Aufgabe nur dann erfüllen und nur dann gesund arbeiten konnte, wenn sie aus der engen Fühlung mit den Schiffahrtskreisen zu einem wirklich eigensten Zentralinstitut für die Schiffahrt würde. Aus diesem Grunde hat der Gründerausschuß jede Verlegung nach Berlin oder gar eine Vereinigung mit dem Berliner Institut abgelehnt, da eine Schiffshypothekenbank mit Sitz und Leitung in Berlin nach seiner Ansicht weder am Rhein noch an der Donau Vertrauen bei den Schiffern finden konnte. Man stand in diesen Kreisen vielmehr auf dem Standpunkt, daß ein derartiges Institut in der Nähe der betreffenden Schiffahrt sein, unter deren Leitung stehen müßte und daß es nur durch deren rege Anteilnahme einmal groß werden könnte. Diese besondere Einstellung des Duisburger Institutes ist hervorgerufen durch seine besondere Stellung im Konkurrenzkampf gegen die holländischen Schiffshypothekenbanken und seine besonderen Aufgaben auf diesem Gebiet.

Bei allen drei Banken wurden zunächst nur 20% des Aktienkapitals eingezahlt; die restlichen 75% sind durchweg im Jahre 1921 nachgefordert werden. Der Ausgabekurs der Aktien bewegte sich etwa um 110%, die 10% Agio waren sofort einzuzahlen.

Der verwaltungsmäßige Aufbau der drei Institute entspricht in allem den generellen Vorschriften über Aktiengesellschaften. Die Satzungen waren in klar erkennbarer Anlehnung an holländische Vorbilder aufgestellt worden. Sie sind in der Zwischenzeit mehrfach auf Grund neu erlassener Gesetze geändert worden, in ihren Grundzügen jedoch bis heute die gleichen geblieben.

Als Gegenstand des Unternehmens wird hierin die Förderung der deutschen See- und Binnenschiffahrt durch Gewährung von Darlehen gegen Verpfändung von Schiffen aufgeführt. Folgende Geschäfte dürfen von den Banken betrieben werden:

1. Gewährung von Darlehen gegen Verpfändung von Schiffen oder Schiffsanteilen.
2. Ausgabe von fest verzinslichen Schiffspfandbriefen auf Grund der erworbenen Pfandrechte.
3. Erwerb und Veräußerung von Darlehnsforderungen.

Der den Banken gestattete Erwerb von Schiffen oder Schiffsanteilen zur Verhütung von Verlusten ist in den 17 Jahren ihres Bestehens kaum einmal vorgekommen, und selbst wenn es einmal der Fall war, so gelang es ihnen meist noch an demselben Tage, die Schiffe ohne Verlust weiter zu verkaufen.

Im Gegensatz zu den holländischen Banken dürfen die deutschen Institute Grundstücke nur zur Beschaffung von Geschäftsräumen erwerben. Ihre Beleihungstätigkeit ist ebenfalls im Gegensatz zu den niederländischen Vorschriften auf Schiffe beschränkt, die in ein deutsches Schiffsregister eingetragen sind.

Die Beleihung darf nur bis zu 60% des durch Sachverständige sorgfältig festzusetzenden Wertes der Schiffsanteile bezw. Schiffe gehen, ist nur bei versicher-

ten Schiffen oder Schiffsanteilen zulässig, deren Eigentümer ihre Rechte der Versicherung gegenüber nach den ersten Satzungen der Bank übertragen mußten. Die Schiffsdarlehen sind Abzahlungsdarlehen, sie müssen bei Seeschiffen spätestens in 10 Jahren, bei Binnenschiffen in 12 Jahren zurückgezahlt sein. Die Pfandbriefe der drei Banken wurden zum Börsenverkehr eingeführt. Sie durften nur bis zum zehnfachen Betrag des Aktienkapitals ausgegeben werden, ihr Gesamtbetrag mußte in Höhe ihres Nennwertes jederzeit durch Schiffspfandrechte von mindestens gleicher Höhe mit mindestens dem gleichen Zinsfuß gedeckt sein.

Die Tätigkeit der deutschen Banken setzte in einer für die deutsche Handelsschiffahrt sehr ungewissen Zeit ein. Durch das Versailler Diktat war Deutschland gezwungen, einen Teil seiner Handelsflotte an die Entente abzuliefern, das Schicksal der darauf ruhenden Schiffshypotheken war unsicher, doch haben die Banken schließlich keine Verluste erlitten. Diese Jahre brachten den deutschen Schiffshypothekenbanken sogar eine umfangreiche Betätigungsmöglichkeit, denn in der Schiffahrt herrschte infolge des Fehlens der abgelieferten größeren Fahrzeuge große Frachtraumnot, es waren nur noch kleinere Schiffe vorhanden, die im Wert ständig stiegen und oft die Hand wechselten. Es ergab sich eine starke Nachfrage nach Frachtraum und auch eine erhebliche Verkaufslust für Fahrzeuge.

Ein anderes Moment ließ die Bewertung der Schiffe ebenfalls außerordentlich steigen: das war der durch die verminderte Kohlenförderung hervorgerufene Mangel an Schiffbaumaterialien, der Neubauten fast unmöglich machte.

So finden wir in den Jahren 1918 bis 1921 eine starke Nachfrage nach Schiffsdarlehen. Doch gingen alle drei Institute nur mit größter Vorsicht an die Beleihung von Schiffen heran. Die Duisburger Bank führt als Beispiel an, daß der Taxwert, den sie der Beleihung von Schiffen zugrundelegte, im Durchschnitt 50% des Marktwertes betrug und die Beleihung im Durchschnitt 26% des Taxwertes.

Der Pfandbriefabsatz der drei Banken entwickelte sich bis zum Jahre 1921 recht günstig, bei der Duisburger Bank beispielsweise wie folgt: die Duisburger Pfandbriefe wurden im Jahre 1920 an der Berliner Börse eingeführt mit einem Kurs von 98%, sie waren wie diejenigen der anderen beiden Banken zu 4½% verzinslich. Außer den im Jahre 1920 ausgegebenen 7 Milionen Mark Pfandbriefen wurden allein von dem Duisburger Institut im Jahre 1921 weitere 10 Millionen Mark an der Berliner Börse begeben und zu derselben Zeit noch weitere 10 Mill. Mark von einem Bankenkonsortium übernommen, diese allerdings zu 5%. Da Ende 1921 die Nachfrage nach festverzinslichen Werten weiter stieg, gab man noch eine dritte Reihe von 10 Millionen Mark aus, die jedoch nicht mehr vollständig abgesetzt wurde.

Im Laufe des Jahres 1922 stockte das Beleihungsgeschäft aller drei Banken, denn das Pfandbriefgeschäft lag infolge des Absinkens der Mark vollkommen still. Die Banken kamen durch die Inflation in eine schwierige Lage, sie konnten ihre steigenden Unkosten nur dadurch decken, daß sie von ihren Hypothekenschuldnern sogenannte Teuerungszuschläge einforderten. Im Juni 1923 wandte sich die Deutsche Schiffskreditbank in Duisburg an die maßgebenden Behörden mit einer Eingabe, ihr die Genehmigung von Schiffsdarlehen auf wertbeständiger Grundlage

zu erteilen. Im Oktober des Jahres 1923 wurde dem Wunsch der Bank stattgegeben, so war es ihr möglich, in diesem Jahr noch 327 660,— Goldmark 5%ige Goldschiffspfandbriefe abzusetzen und diese Summe andererseits auf gleichwertiger Grundlage auf besonders hochwertige Objekte und an nur erstklassige Darlehnsnehmer auszuleihen. Mit der Stabilisierung der Mark hörte Ende November 1923 allgemein die Nachfrage nach festverzinslichen Werten auf, es war überhaupt kein Kapitalangebot mehr auf dem Markt infolge der außerordentlich starken Kapitalvernichtung durch die Inflation.

In den nächsten Jahren ruhte das Pfandbrief- und Beleihungsgeschäft der deutschen Schiffshypothekenbank vollständig. Es wäre wohl am deutschen Kapitalmarkt der Absatz von 10%igen Pfandbriefen möglich gewesen, doch war die Schiffahrt außerstande, entsprechende Darlehnszinsen zu zahlen.

Die Holländer dagegen boten der deutschen Schiffahrt Hypotheken zu 6,5 bis 6,75% an, sodaß die deutschen Schiffahrtskreise zusehen mußten, wie die Holländer hier weiter ins Geschäft kamen. Allerdings schlossen diese die Darlehnsverträge nur unter der Bedingung ab, daß die deutschen, den holländischen Geldgebern verpflichteten Darlehnsnehmer ihre Schiffe unter der holländischen Flagge fahren ließen. Als man auf deutscher Seite diese besonderen Gefahren erkannte, wandten sich die deutschen Schiffahrtskreise an die Regierung mit der Bitte um staatliche Unterstützung, die es den deutschen Instituten ermöglichte, den Schiffseignern billigere Kredite zur Verfügung zu stellen. Dieser Antrag wurde jedoch nicht mit der genügenden Intensität behandelt, und so beschäftigten sich die drei deutschen Schiffskreditinstitute in den Jahren 1923 bis 1926 mit der Aufwertung ihrer Hypotheken und der gerichtlichen Eintreibung ihrer Darlehnsforderungen.

Die im Jahre 1925 begonnenen Verhandlungen mit den Reichsbehörden über die Hergabe eines Reichskredites für die Binnenschiffahrt, der durch die bestehenden drei Banken geleitet werden sollte, wurden im Sommer des Jahres 1925 abgebrochen, jedoch im Jahre 1926 wieder aufgenommen. Sie führten schließlich am 13. 11. 1926 zu einem Vertrag zwischen dem Reichsverkehrsministerium und den Schiffspfandbriefbanken. Diese Maßnahme wurde in den interessierten Wirtschaftskreisen allgemein begrüßt, so schreibt die Deutsche Bergwerkszeitung:

> „Ziel der Aktion ist die Schaffung einer privat arbeitenden, auf möglichst breiter Basis ruhenden Organisation durch die drei bestehenden Banken, die jetzt ihr Kapital erhöhen und dann sofort Mittel vom Reich zur Verfügung gestellt bekommen werden."[66])

Praktisch war diese Aktion so gedacht, daß das Reich den Schiffshypothekenbanken je 1 Million Schiffspfandbriefe, die nur mit 2% zu verzinsen waren, abnahm, und daß die Banken andererseits den gleichen Betrag an 8%igen Schiffspfandbriefen am freien Markt unterbrachten. Die Kompensation der an das Reich und an das Publikum zu zahlenden Pfandbriefzinsen ermöglichte dann den Banken die Gewährung von Darlehen zu einem von der Schiffahrt tragbaren Zinssatz.

Zu den zunächst für diesen Zweck ausgesetzten insgesamt 3 Millionen Mark kamen im Laufe des Jahres 1926 noch weitere 3 Millionen.

---

66) Deutsche Bergwerkszeitung, 14. 10. 1926.

Diese ganze Kreditaktion betraf jedoch nur die Binnenschiffahrt, und hier hatte das Reich für die Kreditgewährung bestimmte Richtlinien festgesetzt. Die Mittel durften nur verwendet werden zu künftigen, d. h. nach dem 1. 10. 1926 in Angriff genommenen Neubauten, zu wichtigen Instandsetzungen oder grundlegenden Umbauten von Binnenschiffen. Die Darlehnsnehmer zahlten 6% Zinsen zuzüglich einer einmaligen Abschlußprovision von 4%.

Die Kreditaktion kam nur langsam in Gang, da der Geschäftsapparat der Banken nicht mehr auf einen größeren Geschäftsbetrieb eingestellt war. Aus den Geschäftsberichten der Banken geht ferner hervor, daß die zur Verfügung stehenden Mittel weniger zu Neubauten als zu Reparaturen von kleineren Schiffen angefordert wurden. Besonders in der Rheinschiffahrt war diese Tatsache zu beobachten. Dies hing damit zusammen, daß ein Neubau von Rheinschiffen unter deutscher Flagge kaum noch erfolgte, weil die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Flagge durch die höheren sozialen Belastungen stark beeinträchtigt wurde.

Die Untersuchungen von Harms-Kuske-Most über die Lage der Rheinschiffahrt aus dem Jahre 1930[67]) haben daneben auch noch eine Schwächung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Flagge auf dem Rhein durch Steuerbelastungen und verhältnismäßig hohe Arbeitskosten festgestellt.

Auf den anderen deutschen Stromgebieten war die Beleihungstätigkeit der Banken allerdings etwas lebhafter, und es stellte sich bald heraus, daß die vom Reich zur Verfügung gestellten Mittel für die Kreditbedürfnisse der stark überalterten deutschen Handelsflotte völlig unzureichend waren. So stand man im Jahre 1927 bereits wieder ohne Mittel, denn eine weitere Pfandbriefausgabe auf dem freien Markt war nicht unter 8% möglich, das bedeutete für den Darlehnsnehmer eine Belastung von jährlich 9—10% Zinsen, dazu 10% Amortisation.

Die Banken traten daher an das Reich mit der Bitte um weitere Unterstützung heran, doch wurde jetzt eine weitere Subventionierung abgelehnt mit der Begründung, daß es der Sinn der Binnenschiffahrts-Kreditaktion gewesen sei, das Geschäft der Banken neu zu beleben mit dem Ziel, sie dadurch wieder zu selbständigen, leistungsfähigen Instituten zu machen. Eine ständige Subventionierung dagegen habe nie in der Absicht des Reiches gelegen. „Die Ablehnung weiterer Reichsmittel ist aus der Einstellung heraus zu verstehen, daß das Reich endlich einmal mit der Subventionierung einzelner Wirtschaftszweige aufhören will und daß dieses Prinzip nur dann realisiert werden kann, wenn es rücksichtslos und ohne Ausnahme durchgeführt wird.“[68])

In den folgenden Jahren bestand die Haupttätigkeit der Banken in der Wiederausleihung der zurückfließenden Amortisationsraten.

Daneben hat das Reich noch für kleinere Schiffahrtsunternehmungen die sogen. „Kleinschiffernothilfe“ zur Verfügung gestellt. Es handelt sich jedoch nicht um größere Beträge.

---

67) Harms-Kuske-Most, Die deutsche Rheinschiffahrt, Gutachten der Rheinkommission über die Lage der Rheinschiffahrt und der in ihr beschäftigten Arbeitnehmer. Berlin 1930.

68) Wirtschaftsdienst, 14. 10. 1927.

Das Berliner Institut erhielt ferner durch einen Vertrag mit dem Reichsarbeitsminister am 30. 4. 26 die Verwaltung der sogen. „Kleinreederdarlehen". Es handelt sich hierbei um die Beträge, die aus den Mitteln der produktiven Erwerbslosenfürsorge vom Reich den kleineren Seeschiffsreedereien als Darlehen im Höchstbetrag von je RM 45.00.— zur Verfügung gestellt wurden für die Modernisierung veralteter Schiffe oder für Neubauten.

Im Jahre 1930 übernahm die Deutsche Gesellschaft für öffentliche Arbeiten AG. den Vertrag als Rechtsnachfolgerin des Reichsarbeitsministeriums und beauftragte die Berliner Schiffspfandbriefbank mit der weiteren Verwaltung der Kleinreederdarlehen.

Im Rahmen der Arbeitsbeschaffung übernahm das Reich im Jahre 1934 von der Duisburger und der Hamburger Bank je RM 5 Millionen zu 4% verzinsliche Schiffspfandbriefe, damit die Banken hierdurch die Möglichkeit erhielten, mittleren und kleineren deutschen Schiffahrtsunternehmungen Darlehen zum Neubau moderner kleinerer Seeschiffe zu gewähren. Es hatte sich gerade im Jahre 1934 gezeigt, daß Deutschlands Küsten- und Trampschiffahrt beim Wiederaufleben der Weltschiffahrt mit den modernen Fahrzeugen der Wettbewerbsländer nicht in Konkurrenz treten konnte.

Abgesehen von den eben aufgeführten Darlehnsmöglichkeiten aus staatlichen Mitteln stockte das eigene Neugeschäft der Banken während der Krisenjahre vollständig. Die Zins- und Tilgungszahlungen gingen verhältnismäßig günstig ein. Da die Banken hier nennenswerte Ausfälle nicht zu verzeichnen hatten, sah man in der Notverordnung vom 8. 12. 1931 sogar von einer Einbeziehung der Schiffahrt in den Vollstreckungsschutz ab, da hierdurch das Geschäft der Banken wesentlich erschwert worden wäre, wie es dann später auch der Fall gewesen ist.

Dagegen wurden zwei Notverordnungen für die Schiffahrt speziell erlassen, das sind die Notverordnung vom 23. 12. 1931 zur Bekämpfung der Notlage für Binnenschiffahrt und diejenige über die Errichtung von Körperschaften des öffentlichen Rechts vom 23. 3. 1932, diese Körperschaften stellen die Schifferbetriebsverbände dar.

Diese Verbände sollten eine gleichmäßige Berücksichtigung aller vorhandenen Fahrzeuge bei Ausführung der vorkommenden Transporte gewährleisten. Für die deutsche Rheinschiffahrt waren diese Bestimmungen jedoch ziemlich wertlos, weil sie auf Grund der internationalen Staatsverträge in höherem Maße mit dem ausländischen Wettbewerb zu rechnen hat, als die anderen deutschen Stromgebiete.

Für einen Teil der an der Rheinschiffahrt Beteiligten, die Partikulierschiffer, brachte diese Verordnung sogar noch mancherlei Härten, da zugleich mit ihrem Inkrafttreten alle bestehenden Frachtverträge zwischen Schiffsbesitzern und Verladern aufgehoben wurden. Für den Teil der Partikulierschiffer, die langjährige Frachtverträge mit Reedereien oder Industrieunternehmungen bestehen hatten, bedeutete die Auflösung dieser Verbindung eine völlige Umstellung ihrer wirtschaftlichen Lage und zunächst neue wirtschaftliche Unsicherheit.

Eine neue Erschwerung für das Geschäft der deutschen Schiffshypothekenbanken brachte das Vollstreckungsschutzgesetz vom 24. 5. 1933. Von den Banken wurde in diesem Zusammenhang immer wieder darauf hingewiesen,

daß es praktisch auf ihr Betreiben kaum einmal zu Zwangsvollstreckungen gekommen war, daß andererseits durch diese Bestimmungen jedoch ein ungünstiger Einfluß auf den Zahlungswillen der Schuldner ausgeübt wurde. Dadurch wurde die Sicherheit der Schiffshypotheken vermindert, und die Banken mußten mit noch größerer Vorsicht an das Beleihungsgeschäft herangehen.

Aus diesen Erwägungen heraus ist dann auch im Jahre 1935 der Vollstreckungsschutz aufgehoben worden. Diese Maßnahme wurde von den deutschen Schiffsbanken sehr begrüßt, da sie erhöhte Sicherheit für den Schiffskredit und damit eine Erleichterung des Darlehnsgeschäftes brachte.

Ende Juni 1935 wurde im Rahmen der allgemeinen Zinssenkungsaktion die „Dritte Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über die Durchführung einer Zinsermäßigung bei Kreditanstalten" erlassen, die für den Schiffskredit besondere Bestimmungenfestlegt[69]). Die Schiffspfandbriefbanken sind hiernach verpflichtet, entsprechend der Zinssenkung für die Schiffspfandbriefe durch Umtausch der 6%igen Pfandbriefe in 4½%ige, den alle drei Banken zu Beginn des Jahres 1935 den Pfandbriefbesitzern mit Erfolg angeboten hatten, auch die Darlehnszinsen zu senken. Mit Rücksicht darauf, daß nur 50% der Mittel für die gewährten Darlehen aus den am freien Markt verkauften Pfandbriefen stammten, die restlichen 50% den Banken jedoch von der öffentlichen Hand zinslos zur Verfügung gestellt worden waren, konnte sich die Zinssenkung bei den Schiffspfandbriefen nicht in voller Höhe für die Darlehnsnehmer auswirken.

Dieser besonderen Lage, in der sich die Schiffskreditinstitute befinden, trägt die erwähnte Verordnung Rechnung, indem sie die Darlehnszinsen nur um ¾% senkt. Ausgenommen von der Zinssenkung sind die Darlehen, die vorher mit weniger als 6% verzinslich waren, ferner Forderungen, die ihm Rahmen des bankmäßigen Personalkreditgeschäftes entstanden sind, sowie kurzfristige Darlehen und Zwischenkredite, da die Banken die Mittel zu diesen Geschäften nicht durch den Pfandbriefabsatz erhalten haben. In diesen Fällen handelt es sich vielmehr um Geschäfte, die mit dem eigentlichen Kreditgeschäft der Schiffsbanken in wenig Zusammenhang stehen oder um Zwischenkredite, bei denen infolge der fehlenden Sicherheit andere Grundsätze bei der Zinsgestaltung maßgebend sein müssen.

Eine Erleichterung für den Schuldner ist dadurch geschaffen, daß die von ihm der Schiffspfandbriefbank zu erstattenden Aufwendungen für die einmalige Entschädigung (Bonus), welche diese den Inhabern der Schifspfandbriefe bei der Konversion gewährt haben, geringer sind als bei den Hypothekenbanken, diese Entschädigung beträgt für den Schuldner nur eine Belastung von 1%.

69) Reichsgesetzblatt, 28. 6. 35, Nr. 66, S. 808.

VI. Das Schiffspfandrecht im Rahmen der allgemeinen deutschen Gesetzgebung.

Das Gesetz über Schiffspfandbriefbanken vom Jahre 1933 ist von den deutschen Schiffshypothekenbanken mit Unterstützung der an der Schiffahrt interessierten deutschen Wirtschaftskreise bereits in den Jahren 1928/1929 entworfen und der deutschen Regierung unterbreitet worden.

Dieses Gesetz stellt in Deutschland die erste Gesamtregelung des Schiffsbeleihungsgeschäftes dar. Das Schiffspfandrecht hat wohl auch in früheren Gesetzen und Verordnungen Erwähnung gefunden, doch handelte es sich dann stets nur um die rechtliche Behandlung einzelner dem Schiffspfandrecht angehörender Institutionen, wie z. B. die Einführung des Schiffsregisters für die Binnenschiffahrt durch das Binnenschiffahrtsgesetz im Jahre 1895[70]).

Das Schiffspfandrecht, insbesonders soweit es den materiellen Inhalt dieser Arbeit berührt, ist nicht erst eine Erscheinungsform der neueren Wirtschaftsentwicklung, sondern wurzelt in der Antike.

Die Diskussion über das Wesen eines Schiffes und die Einschätzung, die ihm von der Gesetzgebung zuteil werden soll, ist sehr alt und in der Eigenart des Schiffes begründet. „Zwar ist das Schiff eine bewegliche, ja sogar zur Bewegung bestimmte Sache. Aber in seiner bestimmungsmäßigen Verwendung verschafft es zugleich dem Menschen erst die Möglichkeit der Existenz auf dem ihm von Natur fremden Element. So gleicht es einer schwimmenden Insel, die als Wohnstätte dient, und seine Bedeutung würde so wenig, wie die des festen Grund und Bodens mit seiner Betrachtung nur als eines Sachgutes erschöpfend und zutreffend gekennzeichnet werden“[71]).

Während im römischen Recht Schiffe zu den beweglichen Sachen zählten, wurden sie im deutschen Mittelalter als zu den Liegenschaften gehörig angesehen[72]). Alle Eigentumsübertragungen eines Schiffes fanden somit unter Mitwirkung der öffentlichen Organe statt und wurden in den Stadtbüchern festgehalten. „In deutschen Küstenstädten wurde die Verpfändung vor dem Rat der Stadt verlautbart und darüber eine Eintragung in das Stadtbuch gemacht, wie über die Verpfändung eines Grundstücks“[73]). Auch die Verpfändung eines Schiffes erfolgte in der gleichen Weise wie die Eigentumsübertragung durch einen Vermerk im Stadtbuch, das somit die älteste Form des Schiffsregisters darstellt: Die Eintragung im Stadtbuch führte den Beweis für die Eigentumsverhältnisse am Schiff.

Ebenfalls Schiffsparten wurden vor dem Rat der Stadt mit anschließender Eintragung in das Stadtbuch veräußert, wie aus den Stadtbüchern von Stralsund (13. Jahrh.), Wismar und Lübeck (14. und 15. Jahrh.) hervorgeht.

---

70) Reichsgesetzblatt Nr. 23 vom 15. 6. 1895.
71) Pappenheim, a. a. O., S. 136.
72) Pappenheim, Handbuch des Seerechts, Band II, S. 26.
73) Pappenheim, Entwicklung des Seehandels, S. 151.

Bei der Verpfändung des Schiffes hatte man im alten deutschen Recht das genommene und das gesetzte Pfand unterschieden[74]). Das gesetzte Pfand entspricht dem heutigen Begriff des Faustpfandes; es hatte zur Folge, daß das Schiff in den tatsächlichen Besitz des Gläubigers überging, der es nur selten nutzbringend verwerten konnte, während der Eigentümer dadurch an der Ausübung seines Gewerbes gehindert war. Es setzt sich daher im Lauf der Zeit immer mehr die Verpfändung des Schiffes o h n e Besitzübertragung durch, an die Stelle der B e s i t z ü b e r t r a g u n g trat vielmehr die E i n t r a g u n g in das Stadtbuch, dessen Inhalt für die privatrechtlichen Verhältnisse des Schiffes den entscheidenden Beweis bedeutete und das von jedermann eingesehen werden konnte.

Bei der Reception des römischen Rechts wurde das Schiff als bewegliche Sache angesehen und das Eigentum konnte ohne besonderen Formzwang durch Einigung der Kontrahenten und Übergabe des betreffenden Gegenstandes erworben werden. Auch bei der Verpfändung von Schiffen kam immer mehr die tatsächliche Besitzübrtragung oder ihr späterer Ersatz durch die Eintragung in die öffentlichen Bücher in Fortfall. Nur noch in seltenen Fällen wurde innerhalb der Partikulierrechte eine Eintragung in ein Register vorgesehen. Die Stadtbücher behielten in Deutschland ihre Bedeutung für die Folge lediglich als Hypotheken- und Grundbücher, während die Einrichtung der öffentlichen Bücher für die Eintragung von Schiffen und an diesen vorgenommenen Rechtsgeschäften in Vergessenheit geriet.

Im 14. Jahrhundert findet sich in Portugal die Anregung zur Erichtung eines Schiffsregisters, in das die Schiffe und ihr Preis bezw. Neubauwert eingetragen werden sollten. Gleichzeitig wurde in Portugal eine Schiffsversicherung begründet, die bei ihren Leistungen im Schadensfall von dem im Schiffsregister enthaltenen Angaben ausging.

Eine ähnliche Einrichtung findet sich einige Jahrhunderte später in Venedig. Um die Wende des 17. Jahrhunderts war hier ebenfalls die Eintragung von Schiffen in ein Register üblich, die mit zwei Dritteln ihres hierin angegebenen Wertes versichert wurden[75]). Auch in Genua bestand im 13. Jahrhundert ein Schiffsregister, das eine ähnliche Aufgabe hatte wie die erwähnten Einrichtungen in Portugal und Venedig[76]).

In England kam man im Jahre 1660 auf die Institution des Schiffsregisters zurück. Durch ein Gesetz "an act for the encouraging and increasing of shipping and navigation" wurde unter Carl III. ein Schiffsregister mit öffentlich-rechtlichem Charakter eingeführt. Nur ein englischer Untertan konnte hiernach sein Schiff in einem englischen Register eintragen lassen. Dadurch erwarb er gewisse Vorrechte vor den Schiffen anderer Nationalitäten und einen besonderen Schutz der englischen Behörden. Dieser Schutz der englischen Behörden erfreute sich in der damaligen unsicheren Zeit großer Beliebtheit.

„Man darf es den deutschen Rhedern deshalb nicht verargen, daß sie, solange eine solche Unsicherheit bestand, ihre Schiffe gern dem Schutz einer

74) Pappenheim, Handbuch des Seerechts, S. 112.
75) Pappenheim, a. a. O., S. 135.
76) Ehrenberg, Handbuch des ges. Handelsrechts, Bd. I, S. 98.

fremden Flagge anvertrauten. Hamburger Schiffe segelten unter dem Schutz der englischen Flagge ... Ja, es kam auch vor, daß man sich ungesetzlich fremde Seepässe verschaffte, und namentlich waren die hannöverschen gesucht, da, solange Hannover mit England in Personalunion stand, letzteres Land auch die moralische Pflicht hatte, die hannöversche Flagge zu schützen“[77]).

So kann man wohl annehmen, daß auch viele deutsche Schiffsbesitzer, gegebenenfalls unter Benutzung unrichtiger Papiere, ihre Schiffe in ein englisches Schiffsregister eintrugen und unter der englischen Flagge fahren ließen.

Unter Georg IV. wurde das Schiffsregister in England weiter ausgebaut und gewann immer mehr auch an privatrechtlicher Bedeutung, indem schließlich nur eingetragene Schiffe weiter veräußert oder verpfändet werden konnten. Die an dem Schiff bestehenden Rechte mußten nun in das Register eingetragen werden, sie waren dadurch offenkundig und jedem Dritten gegenüber wirksam.

Durch “The Merchant Shipping Act“ vom Jahre 1854 wurde die “bill of sale“ in England eingeführt, eine Urkunde, die bei einem Eigentumsübergang des Schiffes an dessen Statt dem neuen Eigentümer ausgehändigt wurde. Der Eigentumsübergang wurde im Schiffsregister, das öffentlichen Glauben hatte, eingetragen. Die Verpfändung von Schiffen und Schiffsteilen erolgte in gleicher Weise durch Aushändigung einer Verpfändungsurkunde. Als Heimathafen des Schiffes galt der Ort, in dem das Schiff in das Register eingetragen war.

The Merchant Shipping Act“ vom Jahre 1894 hat diese Bestimmungen bestehen lassen, so daß sie in England heute noch Gültigkeit haben.

Auch in anderen europäischen Schiffahrtsländern kannte man eine Registrierung von Schiffen in öffentlichen Büchern. Im 18. Jahrhundert wurden in Norwegen Schiffe und Grundstücke zusammen in einem öffentlichen Realregister eingetragen, im 19. Jahrhundert erhielt Norwegen dann besondere Schiffsregister[78]).

Auch andere Staaten folgten dem Vorbild Englands. Es ergab sich jedoch bei den schiffahrttreibenden Ländern eine unterschiedliche Handhabung bei der Registrierung von Schiffen. Teilweise trat mehr die öffentlich-rechtliche Bedeutung der Eintragung in den Vordergrund — z. B. das Schiff erhielt durch seine Registrierung das Recht zur Führung der Flagge des betreffenden Landes, in England standen die registrierten Schiffe, wie erwähnt, unter dem besonderen Schutz der englischen Behörden — oder die Eintragung hatte vorwiegend privatrechtliche Bedeutung und sollte nur die privatrechtlichen Verhältnisse des Schiffes kundtun, wie Ehrenberg z. B. von dem Genueser Schiffsregister im 13. Jahrhundert schreibt:

„diese Register dienen aber weniger dem Schutz des Publikums als dem Schutz desjenigen, welcher die Eintragung herbeigeführt hat ...“[79]).

Dementsprechend bestanden dann auch in den einzelnen Ländern die verschiedenartigsten Eintragungsvorschriften. Es wurden Schiffe im Handelsregister aufgeführt oder in privaten oder anderen öffentlichen Registern eingetragen. Für

77) Peters, Die Entwicklung der deutschen Rhederei, Jena 1899, S.
78) Pappenheim, a. a. O., S. 72, Anm. 2.
79) Ehrenbergs Handbuch des ges. Handelsrechts, Band I, S. 98.

den zwischenstaatlichen Schiffsverkehr ergab diese ungleiche Registerführung häufig Schwierigkeiten.

Im Jahre 1888 stellte die Brüsseler Seerechtskonferenz[80]) daher Richtlinien auf, die eine einheitliche Regelung des Schiffsregisters im Weltverkehr bezweckten. Die Verhandlungen haben jedoch zu keinem Erfolg geführt.

Nachdem in Deutschland die Stadtbücher nur noch in der Form der Grundbücher weiterbestanden, waren im ausgehenden Mittelalter keine öffentlichen Schiffsregister vorhanden. Zu Beginn des 19. Jahrhunderts wurden in Seehandelsstädten wie Hamburg oder Blankenese Schiffe registriert, in den 70er Jahren dieses Jahrhunderts bestand aber erst ein ausgesprochenes Schiffsregister in Blankenese. Den früheren Einrichtungen hatte es auch an jeglicher gesetzlichen Grundlage gefehlt. Mit der zunehmenden Technisierung der Schiffahrt wuchs ihr Kapitalbedarf und die Nachfrage nach Realkredit stieg.

Zu den wichtigsten Voraussetzungen für die Sicherheit des Realkredites in der Schiffahrt gehört jedoch die Offenkundigkeit der Eigentumsverhältnisse des zu beleihenden Schiffes und Klarheit über die bereits vorhandenen Belastungen des Fahrzeugs. Dem Verlangen nach Schaffung einer gesetzlichen Grundlage für den Realkredit in Deutschland entsprach zum ersten Mal das Allgemeine Deutsche Handelsgesetzbuch vom Jahre 1861.

In den Artikeln 432—438, die eine Anlehnung an das englische Recht zeigen, wird das Schiffsregister für See schiffe eingeführt. Entsprechend dem englischen Vorbild sollte das Schiffsregister vorwiegend öffentlich-rechtlichen Charakter haben.

Die Eintragung in das Schifsregister gab dem Schiff das Recht zur Flaggenführung, der Wortlaut sollte die Grundlage für die Ausfertigung der Schiffspapiere sein. Daneben trat die privatrechtliche Bedeutung des Schiffsregisters in den Hintergrund, wenngleich nie beabsichtigt war, es lediglich als eine öffentlich-rechtliche Institution anzusehen.

Es fehlte der Zwang zur Eintragung von Eigentumsveränderungen am Schiff und der öffentliche Glaube des Schiffsregisters, der zur Folge hat, daß der gutgläubige Erwerber des Schiffes sich auf den Inhalt des Registers berufen kann, um sein Eigentum am Fahrzeug gegenüber Dritten zu behaupten. Der Wortlaut des Schiffsregisters sollte nur eine Rechtsvermutung begründen. Aus dieser Lückenhaftigkeit des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuches hat sich dann der auch heute noch bestehende Kampf um die Sicherstellung des deutschen Schiffskredits durch den öffentlichen Glauben des Schiffsregisters entwickelt.

Die Bestimmungen des ADHGB hatten sich nur auf See schiffe bezogen. Als in den Jahren 1856 bis 1861 das deutsche Handelsgesetzbuch beraten wurde, regte die Binnenschiffahrt mehrfach an, in einem besonderen Abschnitt des Seerechts festzulegen, daß einschlägige Bestimmungen des Seerechts auch auf die Flußschiffahrt Anwendung zu finden hätten[81]).

80) Wüstendörfer, Das Seeschiffahrtsrecht, S. 148.

81) Foertsch, Die Reichsgesetze betr. d. privatrechtl. Verhältnisse der Binnenschiffahrt u. d. Flößerei, 1900, S. 1.

Doch wurden in die endgültige Fassung des ADHGB keine die Binnenschiffahrt betreffenden Bestimmungen aufgenommen, nur die Landesgesetzgebung einiger Bundesstaaten erstreckte einige Grundsätze des ADHGB auch auf die Binnenschiffahrt, wie beispielsweise die Handhabung der gesetzlichen Schiffsgläubigerrechte.

Seit dieser Zeit wurde in vielen deutschen Parlamenten und Körperschaften immer wieder auf die Schaffung eines einheitlichen Binnenschiffahrts-Rechtes hingewirkt. Im Jahre 1868[82]) beschloß der vierte deutsche Handelstag, eine Kommission mit der Ausarbeitung entsprechender Entwürfe zu beauftragen. Bei der Aufstellung dieser Entwürfe hat vor allen Dingen auch der „Centralverein für Hebung der deutschen Fluß- und Kanalschiffahrt" mitgewirkt.

Im Jahre 1895 wurde das „Gesetz betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt vom 15. 6. 1895"[83]) im Deutschen Reichstag angenommen und trat am 1. 1. 1896 in Kraft.

Aus dem Inhalt dieses Gesetzes ist am bemerkenswertesten die Übernahme der im ADHGB enthaltenen Bestimmungen über das Institut des Schiffsgläubigerrechts als derjenigen Forderung, der ein bevorzugtes Pfandrecht an Schiff und Fracht zusteht, auf die Binnenschiffahrt.

Ferner wurde für die Binnenschiffahrt durch dieses Gesetz die Einrichtung von Schiffsregistern angeordnet. Wenn das Schiffsregister im Seerecht vor allen Dingen den Zweck hatte, die Voraussetzungen zur Führung der Reichsflagge zu schaffen, so hatte es für die Binnenschiffahrt schon zu Anfang eine andere Aufgabe: die §§ 120—130 des Binnenschiffahrtsgesetzes bestimmen, daß aus dem Inhalt des Schiffsregisters die privatrechtlichen Verhältnisse des Schiffes ersichtlich sein sollen, und nach § 131 des Gesetzes kann die Verpfändung eines im Schiffsregister eingetragenen Binnenschiffes nur durch einen Vermerk im Schiffsregister erfolgen. Diese Bestimmung war in der deutschen Gesetzgebung neu und bedeutet für den deutschen Schiffskredit einen wesentlichen Fortschritt gegenüber dem ADHGB.

Durch das Bürgerliche Gesetzbuch vom Jahre 1898 wurde das Schiffspfandrecht in den §§ 1259 bis 1272 an den im Schiffsregister eingetragenen Schiffen für das ganze Reich einheitlich geregelt. Danach ist die Einigung des Schiffseigentümers und des Gläubigers darüber, daß dem Gläubiger das Pfandrecht an dem Schiff zustehen soll, sowie die Eintragung des Pfandrechtes in das Schiffsregister Voraussetzung für die Entstehung des Pfandrechtes. (§ 1260).

Das Rechtsverhältnis mehrerer an einem Schiff bestellter Pfandrechte bestimmt sich nach der Reihenfolge der Eintragungen in das Schiffsregister. Das Rangverhältnis kann jedoch nachträglich geändert werden, ebenso wie der Eigentümer sich bei der Bestellung des Pfandrechtes die Möglichkeit vorbehalten kann, ein anderes rangmäßig bevorzugtes Pfandrecht eintragen zu lassen.

Auch gegenüber einem gutgläubigen Erwerber des Schiffes behält das im Register eingetragene Pfandrecht seine Wirkung (§ 1262). Dadurch, daß das ein-

82) Foertsch, a. a. O., S. 2.
83) Reichsgesetzblatt Nr. 23 v. 15. 6. 1895.

getragene Pfandrecht sich jetzt auch gegen den gutgläubigen Erwerber richtet, hat das BGB gegenüber den Bestimmungen des Binnenschiffahrtsgesetzes den öffentlichen Glauben des Schiffsregisters erweitert, wenngleich auch diese gesetzliche Regelung noch nicht den bis heute im Schiffahrtsrecht vermißten vollständigen öffentlichen Glauben bringt.

Die oben ausgeführte gesetzliche Regelung des Schiffsregisters ist bis heute unverändert geblieben und so auch vom Schiffshypothekenbankgesetz im Jahre 1933 übernommen worden. Die Schiffsregister für die See- und Binnenschiffahrt werden auch heute noch bei den Amtsgerichten geführt, nur Mecklenburg-Schwerin hatte bis zum Jahre 1935 eine eigene Schiffsregisterbehörde, und in Hamburg war die Deputation für Handel und Schiffahrt Registerbehörde. Durch eine Verfügung des Reichsjustizministers vom 3. 1. 1936 ist angeordnet worden, daß die Registerführung in ganz Deutschland von dem Jahr 1936 ab den Amtsgerichten obliegt[84]).

Das neue Deutsche Handelsgesetzbuch vom Jahre 1897 hat für das Seerecht die Bestimmungen des ADHGB in wenig veränderter Form übernommen, die Abweichungen sind für den Schiffskredit nicht von Bedeutung geworden. Da die in Frage kommenden Vorschriften des HGB nicht zwingendes Recht darstellen, haben Rechtsprechung und private Vereinbarungen die Lücken ausfüllen und Lösungen für neu auftauchende Probleme finden können.

Seit der Einführung des BGB und FGG, das in den §§ 100 bis 124 einige unwesentliche Ausführungen über das Schiffspfandrecht bringt, befaßte sich die deutsche Gesetzgebung über zwei Jahrzehnte lang nicht mit dem Schiffskredit. Deutsche Kreditinstitute begründeten ihre ablehnende Haltung gegenüber der Schiffsbeleihung mit der mangelnden gesetzlichen Regelung und dadurch bedingten Unsicherheit für eine Kreditgewährung, während den Holländern die gesetzliche Sicherung des Schiffskredites in Deutschland als hinreichend erschien zur Ausgabe von durch deutsche Fahrzeuge gesicherten bei der Niederländischen Bank lombardfähigen Schiffspfandbriefen.

Um die Stellung der neu zu gründenden Hamburger Schiffskreditbank zu festigen, hatte der Hamburger Staat im Januar 1918 das Hamburgische Schiffsbeleihungsgesetz erlassen, das einen besonderen Schutz der Schiffspfandbriefgläubiger vorsah. Die übrigen Verordnungen des Reichs oder der Länder regelten, wie bereits besprochen, nur Sonderfälle im deutschen Schiffskredit, wie sie z. B. durch die Inflation in Deutschland geschaffen waren; sie enthielten jedoch keine allgemeine Regelung oder Veränderung des Schiffsbeleihungswesens.

Nach der reichsrechtlichen Regelung gab es in Deutschland nur ein Pfandrecht an fertigen Schiffen. Das BGB hatte die Möglichkeit zur Schaffung von Pfandrechten an im Bau befindlichen Schiffen der landesgesetzlichen Regelung offen gelassen. In Bremen war es bereits um die Jahrhundertwende möglich, ein noch nicht fertiges Schiff in das Register einzutragen und zu verpfänden; diesem Beispiel folgte bald Oldenburg und im Jahre 1924 Hamburg[85]).

---

84) Frankfurter Zeitung, 6. 1. 1936.
85) Wirtschaftsdienst, 6. 8. 1926.

Die Nachkriegsverhältnisse und vor allen Dingen die Kapitalknappheit in Deutschland nach der Inflation brachten es mit sich, daß bereits für den Bau von Schiffen in weit größerem Ausmaß als früher Kredit in Anspruch genommen werden mußte. Die deutschen Werften waren nicht imstande, die ihnen erteilten Bauaufträge gegen Kredit auszuführen, da ihnen selbst die Mittel für eine Vorfinanzierung der notwendigen Aufwendungen fehlten.

Nach diesem Gesetz ist die Bestellung eines Pfandrechtes an einem im Bau befindlichen Schiff zulässig, sobald der Kiel zum Schiff gelegt und dieses durch eine Nummer oder einen Namen kenntlich gemacht ist. Voraussetzung für die Bestellung des Pfandrechtes ist ferner die Einigung des Eigentümers mit dem Gläubiger und die Eintragung in ein Pfandrechtsregister für Schiffsbauwerke. Wenn das Schiff fertiggestellt ist, werden die an ihm bestehenden Pfandrechte durch Löschung des Fahrzeugs im Pfandrechtsregister für Schiffsbauwerke und Eintragung im Schiffsregister automatisch zu Schiffspfandrechten. Im übrigen gelten die gleichen Bestimmungen für das Pfandrecht an Schiffsbauwerken wie an Schiffen selbst.

Das Gesetz ist von der deutschen Schiffahrt sehr begrüßt worden. Die neue Regelung wäre wohl an sich dazu geeignet gewesen, den deutschen Schiffskredit und damit auch die Beschäftigung bei den Werften zu heben. Wenn die Lage des deutschen Schiffsbaues sich dennoch in den folgenden Jahren nicht wesentlich gebessert hat, so ist die Ursache dafür in der nur langsam fortschreitenden wirtschaftlichen Erholung Deutschland zu sehen.

Als im Jahre 1928 das Beleihungsgeschäft der drei deutschen Schiffsbanken wieder zum Stillstand kam, weil die vom Reich zur Verfügung gestellten Mittel aufgebraucht waren, bestand aus der deutschen Schiffahrt heraus immer noch eine starke Kreditnachfrage. Es war den Banken jedoch nicht möglich, ihre Pfandbriefe am freien Markt zu annehmbaren Bedingungen unterzubringen. Man kam immer mehr zu der Erkenntnis, daß staatliche Subventionen auf die Dauer nicht der richtige Weg waren, um der Schiffahrt die notwendigen Mittel zu gewähren und ihr so über finanzielle Schwierigkeiten hinwegzuhelfen. Am 14. 10. 1926 schreibt die Deutsche Bergwerkszeitung bereits zu Beginn der Stützungsaktion des Reiches:

> „Der Weg ist richtig und erfolgversprechend, nur darf bei der Beurteilung der Wirksamkeit nicht vergessen werden, daß mit dem Aufbau einer Kreditorganisation des Reiches erst ein Anfang gemacht ist. Wichtig ist aber, daß eine gesunde Grundlage geschaffen wird, auf der weitergearbeitet werden kann. Sie wird in kurzer Zeit vorhanden sein; die Weiterentwicklung hängt dann von der Möglichkeit der Geldbeschaffung ab“[886]).

Nach Erschöpfung der staatlichen Mittel sahen sich die Schiffsbanken nunmehr darauf angewiesen, nach einem anderen Ausweg zu suchen, um sich am Kapitalmarkt Gelder zu beschaffen.

Angesichts der günstigen Absatzmöglichkeiten für Pfandbriefe der Hypothekenbanken wurde die Angleichung der Schiffshypotheken an die Grundstückshypo-

886) Deutsche Bergwerkszeitung, 14. 10. 1926.

theken und ihre gesetzliche Anerkennung durch das Reich als unbedingt notwendig angesehen.

Die drei deutschen Schiffshypothekenbanken haben im Jahre 1929 einen Entwurf für ein Schiffsbankgesetz, das diese gesetzliche Anerkennung der Schiffspfandbriefe vorsieht, ausgearbeitet und den zuständigen Ministerien unterbreitet. Sie haben gleichzeitig die Erklärung der Lombardfähigkeit und Mündelsicherheit für die Schiffspfandbriefe durch eine entsprechende Ergänzung des Bankgesetzes vorgeschlagen.

Alle beteiligten Wirtschaftskreise stimmten diesen Vorschlägen zu und haben die Anträge der Schiffshypothekenbanken teilweise auch unterstützt. So hat der Verband Deutscher Reeder e. V. zu Hamburg im Jahre 1930 eine Eingabe an das Reichsverkehrsministerium gerichtet und sich für den Gesetzentwurf der deutschen Schiffsbanken eingesetzt. Im Jahre 1929 zeigten die Senatskommission in Bremen und die Berliner Industrie- und Handelskammer Interesse an dem Entwurf und äußerten sich positiv zur Frage der Sicherheit der Schiffspfandbriefe[87]), und auch der Verein der deutschen Schiffswerften erwartete von der Annahme des Schiffsbankgesetzes eine Belebung der deutschen Schiffbauindustrie.

Umso stärker waren jedoch die Widerstände, die von seiten der Kreise um die deutsche Reichsbahn herum den deutschen Schiffsbanken bei den maßgebenden Behörden bereitet wurden und die diese zunächst dadurch auch gegen die Banken beeinflußten, da eine Stärkung der deutschen Binnenschiffahrt, wie sie bei einer Belebung des Schiffshypothekengeschäftes zu erwarten war, der Reichsbahn aus Konkurrenzgründen unerwünscht erschien. Diese Tatsache beweist, welche Erwartungen man auch von dieser Seite für die Entwicklung der deutschen Schiffahrt durch eine gesetzliche Regelung des Schiffskredites hegte.

Am 14. August 1933 hat nach vierjähriger Diskussion die Reichsregierung die Rechtsverhältnisse des deutschen Schiffskredits durch das „Gesetz über Schiffspfandbriefbanken" gesetzlich geregelt.

Das Gesetz entspricht dem von den Schiffshypothekenbanken eingereichten Entwurf und zeigt somit auch zahlreiche Parallelen zum Hypothekenbankgesetz vom Jahre 1899. Wenn durch diese gesetzliche Regelung auch die Anerkennung der Schiffspfandbriefe gegeben und hierdurch die Stellung der Schiffshypothekenbanken in Deutschland wesentlich gestärkt ist, so haben die Banken es jedoch nicht erreichen können, daß die Reichsbank nunmehr auch die Schiffspfandbriefe zum Lombardverkehr zuließ und damit eine vollständige Gleichstellung des Schiffspfandbriefes mit dem Grundstückspfandbrief erreicht wäre.

Abgesehen von diesem Punkt bedeutet das Gesetz einen wesentlichen Fortschritt in der Entwicklung des deutschen Schiffskredits. Die wichtigsten Bestimmungen des Gesetzes sind in Anlehnung an den Wortlaut die folgenden:

Um die Sicherheit der Schiffspfandbriefe zu gewährleisten, ist „der Geschäftskreis der Schiffspfandbriefbanken auf solche Geschäfte beschränkt, die einerseits mit der Gewährung von Schiffsdarlehen und der Ausgabe von Pfandbriefen in

87) Ellger, Wirtschaftliche Begründung zum Schiffsbankgesetz, 1931, S.

einem gewissen Zusammenhang stehen und andererseits nicht mit besonderen Gefahren für die Bank verbunden sind."

Der im Gesetz festgelegte Geschäftskreis der Banken besteht aus:

1. Aktivgeschäft:

Gewährung von Darlehen gegen Bestellung von Pfandrechten an Seeschiffen und Flußfahrzeugen oder an im Bau befindlichen Schiffen (Schiffsbauwerke).

2. Passivgeschäft:

Ausgabe von Schuldverschreibungen (Schiffspfandbriefen) gegen Deckung der in eben erwähnter Form gegebenen Darlehnsforderungen und der sie sichernden Schiffspfandrechte.

Erwerb, Veräußerung und Beleihung von Darlehnsforderungen, für welche ein Pfandrecht an einem Schiff oder Schiffsbauwerk bestellt ist.

Vermittlung solcher Darlehen und deren Verwaltung für Dritte.

Kommissionsweiser Ankauf und Verkauf von Wertpapieren, jedoch unter Ausschluß von Zeitgeschäften.

Ankauf, Verkauf und sonstige Verwertung von Schiffen, jedoch nur zur Verhütung von Verlusten an Pfandrechten.

Überhaupt alle Geschäfte, die mit den aufgeführten Zwecken in Verbindung stehen oder diese zu fördern geeignet sind, so insbesondere kommissionsweise gewerbsmäßige Transaktionen in Devisen.

Annahme von Geld oder anderen Sachen zur Hinterlegung, jedoch darf der Gesamtbetrag des hinterlegten Geldes die Hälfte des eingezahlten Grundkapitals nicht übersteigen.

Einziehung von Wechseln, Anweisungen und ähnlichen Papieren.

Verfügbare Gelder darf die Bank nutzbar machen durch Hinterlegung bei geeigneten Banken, durch Ankauf von eigenen Schiffspfandbriefen, durch Ankauf solcher Wechsel und Wertpapiere, welche nach den Vorschriften des Bankgesetzes von der Reichsbank angekauft werden dürfen sowie durch Beleihung von Wertpapieren nach einer von der Schiffshypothekenbank aufzustellenden Anweisung. Die Anweisung hat die beleihungsfähigen Wertpapiere und die Höhe der Beileihung festzusetzen.

Der Erwerb von Grundstücken ist der Bank nur zur Beschaffung von Geschäftsräumen oder zur Verhütung von Verlusten an Hypotheken gestattet, welche die Bank sich aus besonderen Gründen neben dem Pfandrecht am Schiff oder Schiffsbauwerk als Sicherung für ihre Darlehnsforderung hat bestellen lassen.

Aus der Aufzählung der Geschäfte der Schiffspfandbriefbanken geht hervor, daß sie sich im Prinzip an den Aufbau des Geschäftes der Hypothekenbanken anlehnen. Daraus ergibt sich auch, daß die Bestimmungen hinsichtlich der Deckung der Pfandbriefe etc. mit den entsprechenden Vorschriften für die Hypothekenbanken übereinstimmen.

Die Verbindung zwischen dem Aktiv- und dem Passivgeschäft der Banken wird durch die Bestimmung des § 6 hergestellt, daß der Gesamtbetrag der im Umlauf befindlichen Schiffspfandbriefe stets in Höhe

des Nennwertes durch Schiffspfandrechte von mindestens gleicher Höhe und mindestens gleichem Zinsertrag gedeckt sein muß. „Diese Vorschrift gilt zunächst für Schiffspfandbriefe und Darlehen in Reichsmark. Pfandbriefe dieser Art kommen jedoch ebenso wie bei den Hypothekenbanken kaum vor. Seit dem Jahre 1923 werden vielmehr die Pfandbriefe meist ausdrücklich auf wertbeständiger Grundlage und zwar fast immer als Goldmarkpfandbriefe ausgegeben. Mit Rücksicht hierauf ist bestimmt, daß der Gesamtbetrag der wertbeständigen Pfandbriefe jeder Gattung stets durch wertbeständige Schiffspfandrechte gleicher Gattung gesichert sein muß“[88]).

Das Pfandrecht der Bank erlischt, sobald sie zur Verhütung von Verlusten ein Schiff selbst übernehmen muß. Da sie das Pfandrecht aber zur Deckung der Schiffspfandbriefe benötigt, kann sie zu Gunsten der Schiffspfandbriefgläubiger an dem erworbenen Schiff ein neues Pfandrecht eintragen lassen und dieses mit 50% seines bisherigen Betrages als Pfandbriefdeckung benutzen.

Wenn die Banken auch für einen Ausgleich zwischen dem Betrag der ausgegegebenen Pfandbriefe und demjenigen der gewährten Darlehen sorgen, so kann doch der Fall eintreten, daß sich die zur Deckung der Pfandbriefe verwendeten Darlehen unvorhergesehen vermindern. Das ist einmal möglich durch den erwähnten Umstand, daß die Bank ein Schiff selbst erwirbt, es ist ferner auch möglich durch eine unvorhergesehene Rückzahlung eines Darlehens, wie sie bei einem Schiffsverkauf vorkommen kann, oder durch den Verlust eines Schiffes. Die auf diese Weise zurückgeflossenen Gelder kann die Bank zur Gewährung neuer Darlehen verwenden, die somit zugleich die Deckung der Schiffspfandbriefe wieder auf das notwendige Maß erhöhen; falls diese Möglichkeit nicht so schnell vorhanden ist, steht es der Bank frei, einen entsprechenden Betrag von Schiffspfandbriefen aufzukaufen, sodaß das Deckungsverhältnis zwischen den Darlehen und den im Umlauf befindlichen Schiffspfandbriefen wieden den Vorschriften entspricht. Wenn ein Ankauf eigener Pfandbriefe ebenfalls Schwierigkeiten bereitet, sieht das Gesetz eine Ersatzdeckung für die Schiffspfandbriefe vor. Als Ersatzdeckung kommen ebenso wie beim Hypothekenbankgesetz nur Schuldverschreibungen des Reichs oder eines Landes sowie bares Geld in Frage. Mit Rücksicht auf die in der Inflationszeit gemachten Erfahrungen ist in § 36 vorgesehen, daß die Aufsichtsbehörde beim Vorliegen besonderer Gründe (etwa beim Fehlen wertbeständiger Schuldverschreibungen) eine andere Ersatzdeckung zulassen kann.

Ebenso wie die Hypothekenbanken dürfen auch die Schiffspfandbriefbanken nach § 7 des Gesetzes Pfandbriefe nur bis zum zwanzigfachen Betrag des eingezahlten Grundkapitals und des Reservefonds ausgeben. Durch diese Bestimmung sind die deutschen Schiffsbanken keineswegs in ihrem Geschäftsumfang eingeengt, denn tatsächlich haben die drei bestehenden Institute diese Möglichkeit bei weitem nicht voll ausnutzen können.

Die entsprechenden Zahlen für die deutschen Schiffshypothekenbanken sind per 31. 12. 1934 die folgenden:

---

88) Vogels, Das Gesetz über Schiffspfandbriefbanken, 1933, S. 142.

	Aktien-Kapital	nicht eingezahlt	gesetzl. Reserve	Eigen-Kapital insges.	Schiffs-pfandbriefe
Schiffbeleihungsbank Hamburg	1 Mill.	739.000,—	150.000,—	411.000,—	3.947.000,—
				20 fach:	8,22 Mill.
Schiffspfandbriefbank Berlin	1 Mill.	—	115.000,—	1.115.000,—	3.958.000,—
				20 fach:	22,3 Mill.
Schiffskreditbank Duisburg	1 Mill.	698.000,—	100.000,—	402.000,—	4.422.000,—
				20 fach:	8,0 Mill.

„Die Schiffshypothekenbanken lassen sich gewöhnlich neben dem Pfandrecht, das zur Sicherung der eigentlichen Darlehnsforderung dient, noch ein Höchstbetragspfandrecht zur Deckung von Nebenforderungen — insbesondere Auslagen wie Versicherungsprämien —, und zwar gewöhnlich in Höhe von 10% der Hauptsumme bestellen“[89]: Dieses Höchstbetragspfandrecht darf nicht als Deckung für die Pfandbriefe in Ansatz gebracht werden.

Ein Rückzahlungsagio ist nach § 8 des Schiffsbankgesetzes verboten. Für die Sicherheit der Pfandbriefe ist es von Bedeutung, daß die Bank bei der Beleihung von Schiffen vorsichtig vorgeht. Das Gesetz bestimmt hier Richtlinien, an welche die Bank gebunden ist. Es erübrigt sich hier, alle Einzelheiten aufzuführen. Beleihungsfähig sind für die Bank in der Regel nur Schiffe, die in einem deutschen Schiffsregister, oder im Bau befindliche Schiffe, die in einem deutschen Pfandrechtsregister eingetragen sind.

Die Beschränkung auf deutsche Schiffe ist unter dem Gesichtspunkt erfolgt, daß wir vor allem Wert darauf legen müssen, die von den Schiffshypothekenbanken aufgebrachten Kapitalien in der Hauptsache der deutschen Schiffahrt und den deutschen Werften zugute kommen zu lassen. Es wäre jedoch falsch, wenn man den deutschen Schiffsbanken die Betätigung im Ausland vollständig verbieten wollte. Es kommt für die deutschen Institute wohl nicht in Frage, daß sie wie die holländischen Banken ihren Geschäftsbetrieb jemals fast mehr im Ausland als im Inland ausüben werden. Es kann jedoch in besonderen Fällen einmal erwünscht sein, auch Schiffe, die in einem ausländischen Register eingetragen sind, zu beleihen. Hierfür ist dann die Genehmigung der Aufsichtsbehörde erforderlich.

§ 10 des Gesetzes sagt weiter: „Die Beleihung ist der Regel nach nur zur ersten Stelle zulässig. Sie darf die ersten drei Fünfteile des Wertes des Schiffes oder Schiffbauwerks nicht übersteigen.“ Maßgebend ist der Verkaufswert; bei dessen Ermittlung sollen nur die dauernden Eigenschaften des Schiffes und der voraussichtlich zu erwartende Ertrag berücksichtigt werden. Dieser Grundsatz gilt auch für die Bewertung eines im Bau befindlichen Schiffes. Die Raten,

89) Vogels, a. a. O., S. 142.

in denen das Darlehen in diesem Fall ausgezahlt wird, richten sich nach dem Fortschreiten des Bauwerks. Die Beleihung von im Bau befindlichen Schiffen schließt für die Bank naturgemäß ein verhältnismäßig größeres Risiko ein, als die Beleihung von fertigen Schiffen, denn wenn der Bau aus irgendwelchen Gründen nicht zu Ende geführt wird, kann die Verwertung des unfertigen Baues durch die Bank mit erheblichen Schwierigkeiten verbunden sein. Deshalb darf die Bank auch Pfandrechte an im Bau befindlichen Schiffen nach § 12, Abs. 2 nur mit höchstens 10% in den Gesamtbetrag der zur Deckung der Pfandbriefe benutzen Schiffspfandrechte einbeziehen, keinesfalls darf jedoch der halbe Betrag des eingezahlten Grundkapitals überschritten werden.

Da die Schiffe verhältnismäßig schnell ihren Wert verlieren, dürfen Schiffsdarlehen nur in Form von Abzahlungsdarlehen gegeben werden. Hierbei darf die Darlehnsdauer 12 Jahre nicht überschreiten. Entsprechende Grundsätze, wie sie sich aus Gründen geschäftlicher Vorsicht erklären, werden auch von den holländischen Schiffshypothekenbanken eingehalten.

Dem Darlehnsnehmer wird laut § 11 zur Pflicht gemacht, das Schiff zu versichern. Das zu Gunsten der Banken eingetragene Schiffspfandrecht erstreckt sich auch auf die Forderung gegen die Versicherungsgesellschaft. Die durch die Schiffspfandrechte gesicherten Darlehen müssen nach § 14 des Schiffsbankgesetzes in Geld gewährt werden. Diese Bestimmung entspricht den Erfordernissen der Praxis, denn der Darlehnsempfänger braucht bares Geld. Bei einer Darlehnsgewährung in Form von Schiffspfandbriefen wäre er genötigt, die Schiffspfandbriefe sofort ohne Rücksicht auf den erzielten Kurs zu veräußern. Hierdurch würde der Kurs der Pfandbriefe gedrückt und der Bank selbst der Absatz ihrer Schiffspfandbriefe erschwert werden.

So ist z. B. auch von der Hamburger Handelskammer dagegen Stellung genommen worden, daß bei Tilgung der Darlehen auch Schiffspfandbriefe in Zahlung genommen würden. Die Handelskammer weist darauf hin, daß, wenn der Vorschlag durchgeführt würde, — man wollte den Darlehnsnehmern die Möglichkeit geben, bei einem Kursstand unter pari am Kursgewinn teilzuhaben, — den Banken jedes Neugeschäft zerstört würde[90]).

Die Grundzüge der Bedingungen, unter denen die Bank ihre Darlehen an die Schiffseigner und Reedereien gewährt, bedürfen der Genehmigung der Aufsichtsbehörde. Die Aufsichtsbehörde hat ihr besonderes Augenmerk darauf zu richten, daß diese Bedingungen einerseits den Darlehen den größtmöglichen Grad von Sicherheit verschaffen, daß aber andererseits die Bank nicht etwa ihre wirtschaftlich stärkere Stellung dazu ausnutzt, um den Schuldnern unbillige und allzu harte Bedingungen zu stellen. So müssen die Bankbedingungen namentlich klarstellen, welchen Folgen der Schuldner ausgesetzt ist, wenn er nicht rechtzeitig zahlt, sowie unter welchen Voraussetzungen die Bank befugt ist, die vorzeitige Rückzahlung des Darlehens zu verlangen.

Einer der Hauptfälle, für welche die sofortige Fälligkeit des Darlehens ausbedungen zu werden pflegt, ist z. B. die Veräußerung des Schiffes; dies erklärt sich

90) Mitteilungen der Handelskammer Hamburg, 15. Jahrg., Nr. 9, 6. 5. 1933, 336.

daraus, daß bei der Beurteilung der Sicherheit des Darlehens die Person des Schiffseigners eine erhebliche Rolle spielt. Es wurde auch bereits darauf hingewiesen, daß es sich bei den von den Schiffshypothekenbanken gewährten Darlehen der wirtschaftlichen Bedeutung nach eigentlich um Personalkredit handelt.

Die von den Banken an die Schiffseigner ausgeliehenen Gelder werden auf eine Frist bis zu 12 Jahren als Abzahlungsdarlehen ausgegeben; sie stellen also eine Form des mittel- bis langfristigen Kredites dar. Dieser Kredit hat für den Darlehnsnehmer nur dann einen Wert, wenn er dagegen geschützt ist, daß die Bank eine willkürliche vorzeitige Kündigung ausspricht. Wenn der Schuldner von vornherein weiß, daß er bei pünktlicher Zinszahlung und Tilgung über das Darlehen für die Dauer der vereinbarten Zeit verfügen kann, so kann er seinen ganzen Geschäftsbetrieb darauf einstellen. Wie bereits erwähnt, werden in den Darlehnsbedingungen der Banken gewisse Fälle aufgezeichnet, in denen das Darlehen vorzeitig fällig wird. Diese Gründe können liegen.

1. in dem Verhalten des Schuldners,
2. in einer wesentlichen Verminderung der Sicherheit.

Im Gegensatz zu der im Hypothekenbankgesetz getroffenen Regelung steht den Darlehnsschuldnern bei den Schiffshypotheken ein vorzeitiges Kündigungsrecht nicht zu, eine derartige Regelung ergibt sich jedoch aus § 247 BGB, nach dem Darlehen, die höher als zu 6% verzinslich sind, wie es bei den Schiffshypotheken zumeist der Fall ist, jederzeit gekündigt werden können[91]).

„Eines der Hauptprobleme besteht darin, in welcher Weise die Pfandbriefgläubiger durch die Schiffspfandrechte sichergestellt werden sollen“[92]). Die deckungsfähigen Darlehnsforderungen der Bank werden mit den zu ihrer Sicherung dienenden Schiffspfandrechten in ein Deckungsregister eingetragen. Außerdem sollen bei jeder Darlehnsforderung noch das Höchstbetragspfandrecht für die Nebenforderungen sowie das Pfandrecht an der Forderung des Schiffseigners gegen die Versicherung vermerkt werden. Ebenso werden in das Deckungsregister einbezogen die als Ersatzdeckung dienenden Wertpapiere.

Auf diese im Deckungsregister eingetragenen Werte steht den Pfandbriefgläubigern im Falle eines Konkurses der Bank ein Recht auf bevorzugte Befriedigung zu. Das Deckungsregister wird von der Bank selbst geführt. Sie muß zweimal im Jahr einen vom Treuhänder beglaubigten Auszug der Eintragungen der Aufsichtsbehörde einreichen.

Die Pfandbriefe können zu pari bezw. mit Disagio oder Agio ausgegeben werden. Da die Pfandbriefe unter den Passiven zu ihrem Nennbetrag aufzuführen sind, muß auf der Aktivseite der Mindererlös — das Disagio — eingesetzt werden. Dieser Posten hat in der Krisenzeit teilweise recht hohe Beträge ausgemacht. Für die Tilgung dieses Bilanzpostens gelten dieselben Vorschriften wie im Hypothekenbankgesetz, d. h., das Disagio muß spätestens innerhalb 5 Jahren durch Abschreibung wieder aus der Bilanz verschwinden.

---

91) Seit der Zinssenkungsverordnung im Jahre 1931 zahlt der Darlehnsnehmer höchstens 5¼% Zinsen an die Bank.

92) Vogels, a. a. O., S. 147.

Falls die Ausgabe der Pfandbriefe über pari erfolgt, wird ebenfalls der Nennbetrag unter die Passiven aufgenommen; das Agio stelt sich praktisch als Gewinn oder als Zinskorrektur dar. Entsprechend der bei den Hypothekenbanken getroffenen Regelung ist bestimmt worden, daß für den Mehrerlös ein Ausgleichsbetrag unter die Devisen einzustellen ist. Es wäre nicht zu rechtfertigen, wenn die Bank diesen Gewinn sofort an ihre Aktionäre verteilen wollte, umso mehr, wenn der höhere Ausgabekurs dem Sinne nach nur eine Zinskorrektur bildet, indem die Pfandbriefe in diesen Fällen mit einer höheren Verzinsung ausgestattet sind, als Kapitalanlagen ähnlicher Art. Der Mehrerlös stellt deswegen eine Rückstellung für die später zu zahlende Zinsenspitze dar. Der Fall, daß eine Schiffshypothekenbank unter den gegenwärtigen Umständen Pfandbriefe über den Nennwert ausgibt, wird kaum praktisch werden.

Auf die vorhin erwähnten Nebengeschäfte der Schiffsbanken einzugehen, erübrigt sich in diesem Zusammenhang, da ihnen nichts irgendwie Problematisches anhaftet. Die vorstehenden Ausführungen dürften gezeigt haben, daß die gesetzliche Regelung des Schiffshypothekenwesens in ihren Wesensmerkmalen dem Hypothekenrecht absolut verwandt ist und daß die einzelnen Bestimmungen, die die Grundlage für den Geschäftsbetrieb der Schiffspfandbriefbanken bilden, in engster Anlehnung an das Hypothekenbankgesetz gefaßt worden sind.

Dennnoch ist diese Anlehnung an das Hypothekenrecht bisher noch nicht vollständig in dem von den Schiffshypothekenbanken gewünschten Umfang vorgenommen worden. Mit der Einreichung des Gesetzentwurfes zusammen hatten die deutschen Institute beantragt, die von ihnen herausgegebenen Schiffspfandbriefe über die Anerkennung als Institution durch das Gesetz hinaus noch für lombardfähig und mündelsicher zu erklären und sie dadurch den Grundstückshypotheken auch in dieser Beziehung gleichzustellen.

Die unterschiedliche Behandlung der Schiffs- und Grundstückspfandbriefe durch den Gesetzgeber beruht zu einem Teil auf der andersartigen Deckung der Schiffspfandbriefe. Wenn in der Schiffahrt fernerstehenden Kreisen von „Wasserhypotheken“ oder „wässerigen Pfandbriefen“ gesprochen wird, so erklärt sich diese Einstellung zum Schiffskredit wohl aus der Tatsache, daß ein Schiff nicht die gleiche dingliche Sicherheit bietet wie ein Haus, da das Schiff im allgemeinen der Gefahr der Vernichtung stärker ausgesetzt ist als ein Haus, und daß es ferner in der Regel eine kürzere Lebensdauer besitzt.

Dem entspricht bereits § 18 des Schiffsbankgesetzes mit der Vorschrift, daß die Dauer des Darlehens auf höchstens 12 Jahre begrenzt wird. § 11 sichert die Pfandbriefgläubiger gegen einen Verlust bei Untergang des Schiffes, indem er eine Darlehnsgewährung nur unter der Voraussetzung als zulässig erklärt, daß das Schiff versichert ist. Nach den Vorschriften des BGB stand den Schiffspfandgläubigern keine direkte Forderung gegen die Versicherung zu. Die deutschen Schiffshypothekenbanken sicherten sich vor Inkrafttreten des Gesetzes dadurch, daß sie sich von dem Darlehnsnehmer seine Forderung gegen die Versicherung abtreten ließen. Das Gesetz bringt in § 11 nun eine Erleichterung für die Banken durch die Bestimmung, daß das Pfandrecht am Schiff sich zugleich auch auf die Versicherungsforderung erstreckt, allerdings unter der Voraussetzung, daß die

Bank der Versicherung ihre bestehende Forderung auf Grund des Darlehns bekanntgibt.

Trotz dieser Sicherungsvorschriften besteht das Mißtrauen gegen den Schiffskredit u. a. aus der Möglichkeit heraus weiter, daß ein unehrlicher Schiffsbesitzer sein Fahrzeug ins Ausland bringen und es dort verkaufen kann, daß der Wert eines Schiffes von der Frachtenlage abhängig ist und somit in Depressionszeiten erheblich absinken kann.

Aus diesen Erwägungen heraus stammen die sowohl von den deutschen Schiffskreditinstituten als auch von der Schiffahrt geäußerten Wünsche nach Ergänzung des Schiffsbankgesetzes in verschiedenen Punkten.

In diesem Zusammenhang ist mit am wesentlichsten und von besonderer Bedeutung für die Existenzfähigkeit der deutschen Schiffsbanken die Frage der Lombardfähigkeit der Schiffspfandbriefe, mit der sich in neuerer Zeit auch der Hamburger Seerechtsausschuß der Akademie für Deutsches Recht beschäftigt hat.

Die Reichsbank hat bisher den von den deutschen Instituten gestellten Antrag auf Erklärung der Lombardfäigkeit abgelehnt. Diese Stellungnahme ist bedingt durch die auch heute noch nach Inkrafttreten des Schiffsbankgesetzes bestehenden gesetzlichen Lücken. Die Lombardfähigkeit des Schiffspfandbriefes hat zur Voraussetzung,

1. daß das Pfandrecht in keiner Weise an inneren Mängeln leidet, die zunächst nicht ersichtlich sind;
2. daß eine nachträgliche Beeinträchtigung des Pfandrechtes ausgeschlossen ist.

Diese beiden Bedingungen sind nach den bestehenden gesetzlichen Vorschriften nicht erfüllt.

Die begründeten Bedenken gegen die Sicherheit des Schiffspfandbriefes hinsichtlich der möglicherweise bestehenden inneren Mängel des Rechtes stützen sich auf den fehlenden öffentlichen Glauben des Schiffsregisters, der im Hypothekenrecht für das Grundbuch gegeben ist. Es ist bereits ausgeführt, wie sich die heutige Form des Schiffsregisters mit teilweise öffentlichrechtlichem und teilweise privatrechtlichem Charakter durch seine geschichtliche Entwicklung ergeben hat. Das Schiffsregister sollte bei seiner Einführung in Deutschland durch das AHGB zunächst öffentlichrechtlichen Zwecken dienen, alle Eintragungen von öffentlichrechtlichem Charakter mußten in bestimmter Form vorgenommen werden, während die Eintragungen von privatrechtlichem Interesse den Schiffseigentümern nicht in jedem Falle durch Gesetz zur Pflicht gemacht wurden. „Hier zeigen sich die Nachteile der heute bestehenden Abhängigkeit der privatrechtlichen von den öffentlichrechtlichen Funktionen des Registers besonders deutlich. Die Frage der Abgrenzung des Kreises der zu registrierenden Schiffe wird nicht nach den für sie in Erwägung zu ziehenden wirtschaftspolitischen und privatrechtlichen, sondern nach öffentlichrechtlichen Gesichtspunkten geregelt, die an sich dafür nicht in Betracht kommen. Die Gesetzgebung hat hier versagt. Es ist die Registrierung der Schiffe nicht in dem Umfang gesetzlich geregelt oder wenigstens ermöglicht worden, in dem ein Bedürfnis nach Immobiliserung besteht“[93]).

93) Tiebert, a. a. O., S. 16.

Wüstendörfer sieht ebenfalls die Trennung von öffentlichrechtlichen und privatrechtlichen Zwecken des Schiffsregisters als Ursache für dessen heutige Unvollständigkeit an: „Treten Pfandrechte ein, so entspricht deren Registrierung nur einem privaten, keinem öffentlichen Interesse. Daher besteht keine Anzeigepflicht und kein Vorgehen von Amts wegen“[94]).

Es hat sich auf diesem Gebiet zwar ein reiches Gewohnheitsrecht gebildet[95]), das jedoch einen öffentlichen Glauben des Schffsregisters nicht ersetzen kann und deswegen nur eine sehr unvollkommene Sicherheit für die Deckung lombardfähiger Pfandbriefe bildet.

Selbst wenn die durch den fehlenden öffentlichen Glauben des Schiffsregisters gegebene Beschränkung des Schiffskredits vom Gesetzgeber aus wirtschaftlichen Überlegungen heraus, — wie z. B. Zweifeln an der genügenden Sicherheit des verpfändeten Schiffes im Vergleich mit den im Grundbuch registrierten Grundstücken, — ausdrücklich beabsichtigt wäre, darf andererseits aber doch nicht vergessen werden, daß das Registerpfand für Schiffe immerhin eine in Deutschland gesetzlich anerkannte Institution ist und daß weite Kreise bereits aus Gewohnheitsrecht auf den Inhalt des Schiffsregisters vertrauten. Wenn eine derartige Rechtsinstitution einmal eingeführt ist, läßt sich eine wirtschaftliche Gefährdung der Kreise, die sie in Anspruch nehmen, durch vorhandene Lücken nicht vertreten.

Um den öffentlichen Glauben des Schiffsregisters rechtlich zu begründen, fehlt es im Gesetz an einigen wenigen Ergänzungen. Nach § 470 HGB kann die Übertragung des Eigentums an Schiffen ohne Eintragung im Schiffsregister erfolgen, so daß der bisherige Eigentümer unverändert im Schiffsregister vermerkt bleibt, während tatsächlich einer anderen Person das Eigentum zusteht. Es ist dadurch möglich, daß frühere Eigentümer eines Schiffes dasselbe später hoch verpfänden. Hat dann ein Pfandgläubiger bei der Bestellung des Pfandrechtes auf den Inhalt des Schiffsregisters vertraut und daraufhin einer zur Verpfändung nicht berechtigten Person den Kredit gegeben, so wird er in keiner Weise geschützt; § 1207 BGB sagt zwar, daß entsprechend den Vorschriften für die Eigentumsübertragung in den §§ 932 und 934 auch der gutgläubige Erwerber eines Pfandrechtes von einem hierzu nicht Befugten geschützt wird, jedoch nur dann, wenn der Pfandgläubiger den tatsächlichen Besitz an der Sache hat. „Auf die Bestellung eines Schiffspfandrechtes nach § 1260 BGB ist § 1207 nicht anwendbar, da es hier an dem Erfordernis der Besitzübertragung fehlt“[96]).

Der Tatbestand der Besitzübertragung ist bei der Schiffsverpfändung naturgemäß in den seltensten Fällen gegeben. Zu dieser Frage heißt es sogar nach den „Entscheidungen in Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit und des Grundbuchrechtes“ 10, 124 noch weiter:

---

94) Wüstendörfer, a. a. O., S. 134.

95) Tiebert, a. a.O., S. 16:

„Es sei nur daran erinnert, daß mehr und mehr geschützt wird, wer auf die Richtigkeit einer an die Öffentlichkeit gerichteten, der Wahrheit nicht entsprechenden Erklärung vertraut und im Glauben an die Übereinstimmung des Registerinhaltes mit der wahren Rechtslage handelt.“

96) BGB, Reichsgerichtsrätekommentar, 1934, Band III, S. 710.

„Der Schutz des guten Glaubens ist aber auch dann zu verweigern, wenn zu der Eintragung des Pfandrechtes in das Register noch die Einräumung des Besitzes hinzutritt, denn diese ist hier ohne rechtliche Bedeutung für die Entstehung des Pfandrechtes“[97]).

In der Geschäftstätigkeit der Schiffshypothekenbanken kann es vorkommen, daß sie ein bereits bestehendes Pfandrecht erwerben und nicht nur neue Pfandrechte bestellen lassen[98]). Auch in diesem Fall ist der Inhalt des Schiffsregisters nicht immer im Einklang mit dem rechtlichen Tatbestand. Für die Übertragung eines Pfandrechtes ist keine Formvorschrift oder Eintragungszwang gegeben, so daß beim Erwerb eines bestehenden Pfandrechtes immer die Gefahr vorhanden ist, daß der im Schiffsregister genannte Pfandgläubiger nicht mehr über dieses Pfandrecht verfügen kann. Der gutgläubige Erwerber des bestehenden Pfandrechtes wird ebenfalls nicht geschützt.

In der Praxis der deutschen Schiffskreditinstitute hat sich bisher aus den eben genannten Mängeln heraus kein Verlust ergeben, da man bei der Kreditgewährung immer die Persönlichkeit des Darlehnssuchenden mit berücksichtigt und die Praxis daneben auch andere Möglichkeiten bietet, sich ein klares Bild über die rechtlichen Verhältnisse am Fahrzeug zu verschaffen. Das ändert jedoch nichts daran, daß diese Lücken juristische Bedenken an der Vertretbarkeit der Lombardfähigkeit der Schiffspfandbriefe begründen.

Um diese Mängel des Schiffsregisters zu beseitigen, hat die Wissenschaft bereits seit langer Zeit nach Auswegen gesucht. Blanke schlug im Jahre 1921 in seiner Kölner Dissertation vor, für Seeschiffe ein besonderes Schiffspfandregister in rein privatrechtlicher Form nach liegenschaftlichen Grundsätzen einzurichten, das neben den öffentlichen Schiffsregistern zu führen wäre und dessen Inhalt über die privatrechtlichen Verhältnisse des Schiffes mit öffentlichem Glauben auszustatten sein würde. In der gleichen Arbeit wurde als anderer Ausweg vorgeschlagen, der Eintragung eines Pfandrechtes in das Schiffsregister dieselbe Wirkung beizulegen, wie der Übergabe einer beweglichen Sache zum Faustpfand[99]).

Wüstendörfer wiederum sieht eine Lösung dieses Problems durch die Anwendung des „Rechtsgrundsatzes der Erklärungstreue“, der sich für das Handelsregister bereits durchgesetzt hat. „Geht das Prinzip des öffentlichen Glaubens zurück auf die Tatsache, daß es eine Behörde ist, die nach vorheriger Sachprüfung eine Eintragung in ein jedermann zugängliches Buch vornimmt, so beruht die Bindung des Erklärenden an seine Erklärung auf dem Grundgedanken, daß man nach Treu und Glauben zu handeln hat, daß man den Rechtsschein, den man durch eigene Handlung schuf, gegen sich gelten lassen muß“[100]).

Wenn man das Schiffsregister dem Grundbuch in dem Punkt angleichen wollte, daß der Erwerb des Eigentums an einem Schiff von der Eintragung in das

97) BGB, Reichsgerichtsrätekommentar, a. a. O., S. 753.
98) So ist es auch denkbar, daß den Schiffshypothekenbanken im Laufe der nächsten Jahre einmal die Aufgabe zufallen könnte, einen Teil der den Holländern zustehenden Pfandrechte an deutschen Schiffen zu übernehmen.
99) Blanke, Das Pfanrecht an Registerschiffen, Diss., Köln 1921.
100) Wüstendörfer, a. a. O., S. 167.

Schiffsregister abhängig sein soll, so würden sich aus dieser Bestimmung Schwierigkeiten für den Ankauf von Schiffen im Ausland ergeben. Die Eigentumsübertragung beim Kauf ausländischer Schiffe geht in der Weise vor sich, daß der bisherige Eigentümer dem Käufer die Schiffspapiere sowie eine Bescheinigung über die erfolgte Löschung des Schiffes im ausländischen Register aushändigt. Das Schiff dürfte dann die ausländische Flagge nicht mehr führen, wäre andererseits vor der Eintragung im deutschen Register noch nicht in das Eigentum des Käufers übergegangen, es könnte noch kein Flaggenzeugnis erhalten und somit während des Transportes nach Deutschland überhaupt keine Flagge führen.

Aus diesen Erwägungen wird ersichtlich, daß für eine derartige gesetzliche Regelung erhebliche Schwierigkeiten bestehen, denen durch besondere Bestimmung Rechnung zu tragen wäre.

Leichter wäre es dagegen, wenn § 1207 BGB (Schutz des guten Glaubens bei Besitzübergang) auch für das Schiffspfandrecht als anwendbar erklärt würde mit der Bestimmung, daß die Besitzübertragung durch die Eintragung in das Schiffsregister ersetzt wird. Dadurch wäre der Erwerb eines Pfandrechtes in gutem Glauben an das Eigentum des Verpfänders möglich gemacht.

Um also einmal zu verhindern, daß ein Pfandrecht weiter übertragen wird, das bereits aufgehoben, aber noch nicht gelöscht ist, oder aber, daß ein früherer Pfandgläubiger eines inzwischen an eine andere Person übertragenen Pfandrechtes dieses einer Schiffsbeleihungsbank nochmals abtritt, wäre eine Angleichung des Schiffsregisters an die Vorschriften des Grundstücksrechts (§§ 892, 893 BGB) erforderlich. Danach würde der Wortlaut des Registers zugunsten desjenigen, der ein Recht an dem Schiff in gutem Glauben erwirbt, als richtig gelten.

Die Voraussetzung für einen derartig ausgedehnten öffentlichen Glauben des Schiffsregisters wäre allerdings, daß die Registerbehörde nicht nur die formale Seite des dieser Eintragung zugrundeliegenden Rechtsgeschäftes prüft, sondern zugleich Unterlagen darüber verlangt, daß einer einzutragenden Schiffsverpfändung auch tatsächlich eine bestehende Forderung zugrundeliegt, ohne die das eingetragene Pfandrecht nicht existieren könnte.

Bei den rechtlichen Bedenken gegen die Lombardfähigkeit der Schiffspfandbriefe spielt ferner die Gefahr der nachträglichen Beeinträchtigung des Schiffspfandrechtes eine wesentliche Rolle; es handelt sich hier vor allen Dingen um die gesetzlichen Schiffsgläubigerrechte, die für ein Schiff in vorher nicht abzusehender Höhe jederzeit eintreten können, und die nach heutigem Recht auch nicht aus dem Schiffsregister ersichtlich sind.

Da sich durch diese Einrichtung schon seit langer Zeit häufige internationale Schwierigkeiten ergaben, haben die Schiffahrtsländer oft versucht, die Frage der Schiffsgläubigerrechte zugleich mit dem Schiffsregister auf internationalen Konferenzen für den Weltschiffahrtsverkehr zu ordnen.

Nachdem der erste Versuch einer internationalen Regelung des Schiffahrtsrechtes durch die Brüsseler Seerechtskonferenz im Jahre 1888 fehlgeschlagen war, wurden in der folgenden Zeit erneut auf internationalen Konferenzen Vorschläge für international gültige Bestimmungen behandelt.

Im Jahre 1907 hatte das Comité Maritime International[101]) Vorschläge zur Regulierung des Rechts der Schiffshypotheken ausgearbeitet, die von der Brüsseler Konferenz im Jahre 1909 beraten und weiter ausgebaut wurden. Hier war auch schon die Frage der Schiffsgläubigerrechte angeschnitten worden. In den nächsten Jahren fanden verschiedene Verhandlungen über diese Frage statt, bis im Jahre 1913 ein Vorschlag in Brüssel fertig ausgearbeitet wurde, dessen endgültige Einführung für das Jahr 1914 in Aussicht genommen war. Durch den Weltkrieg wurde jede Möglichkeit zwischenstaatlicher Abmachungen in diesen Fragen genommen, die Verhandlungen ruhten während der nächsten Jahre.

Im Jahre 1926 hat sich die Brüsseler Seerechtskonferenz erneut um die internationale Regelung der gesetzlichen Schiffsgläubigerrechte bemüht. Es wurden Vorschläge ausgearbeitet, die vorsahen, eine Reihe von Voraussetzungen für die Entstehung eines derartigen Rechtes, die den heutigen Verhältnissen nicht mehr entsprechen, fortfallen zu lassen. Man trat jedoch für eine generelle Beibehaltung der Schiffsgläubigerrechte als Institution ein. Zu festen Abmachungen ist es nicht gekommen, doch sind die Anregungen von den beteiligten Staaten aufgenommen und zur Grundlage von entsprechenden Vorschlägen für die Gestaltung der nationalen Schiffahrt gemacht worden.

Die Frage der Schiffsgläubigerrechte gehört zu den auch heute noch am meisten umstrittenen Vorschriften des HGB für den deutschen Schiffskredit; sie ist im HGB in § 754 geregelt, der zugleich eine vollständige Aufzählung der Voraussetzungen, unter denen ein Schiffsgläubigerrecht entsteht, enthält.

Das Schiffsgläubigerrecht stellt ein bevorzugtes Pfandrecht an Schiff und Fracht dar sowie zugleich eine persönliche Forderung an den Reeder. Die Voraussetzungen, unter denen ein gesetzliches Pfandrecht entsteht, bedeuten fast durchweg, daß ohne die finanzielle Unterstützung des das Schiffsgläubigerrecht erlangenden Geldgebers die Fortsetzung der Fahrt des Schiffes in Frage gestellt wäre und seinem Reeder sowie den Eigentümern der beförderten Fracht ein größerer Schaden entstehen könnte.

Dies ist auch der Grund für die bevorzugte Stellung des Schiffsgläubigers, die durch keine bereits bestehenden Pfandrechte, nicht einmal durch ältere Schiffsgläubigerrechte beschränkt werden kann, da die Schiffsgläubigerrechte aus der letzten Fahrt des Schiffes rangmäßig immer an erster Stelle stehen. Um die übrigen Pfandrechtsinhaber jedoch zu schützen sieht das Gesetz vor, daß das Schiffsgläubigerrecht gemäß § 901 HGB nach einem Jahr und in einigen besonderen Fällen nach 2 Jahren verjährt.

Bis auf einige, international bereits vorgeschlagene Einschränkungen ist se jedoch unmöglich, die Schiffsgläubigerrechte abzuschaffen. Wenn sich auch um diesen Punkt oft Diskussionen zwischen Schiffseigentümern und Schiffsbeleihungsinstituten ergeben, indem die Reeder gegen eine Beschränkung der gesetzlichen Pfandrechte sind, die Kreditinstitute diese jedoch anstreben, so läge eine völlige Abschaffung dieser Einrichtung garnicht einmal im Interesse der Schiffsbanken.

---

101) Wüstendörfer, a. a. O., S. 40.

Wie bereits ausgeführt, gibt diese Institution der Schiffsgläubigerrechte dem Kapitän eines Schiffes in Notfällen eine Kreditmöglichkeit, die er ohne Sicherheitsleistung durch das Schff nicht hätte; eine Unterbrechung der Fahrt würde in vielen Fällen für die Reederei einen großen Verlust bedeuten, damit eine finanzielle Gefährdung verursachen, an deren Vermeidung auch die Gläubiger des Unternehmens interessiert sind. „Niemand würde das in Not geratene Schiff retten oder das zur Reparatur erforderliche Kapital vorstrecken wollen, wenn er wegen seiner Lohn- und Darlehnsforderung einerseits an das Landvermögen des Reeders sich nicht halten dürfte, andererseits aber in Ansehung der Befriedigung aus dem Schiff hinter älteren Pfandgläubigern zurückstehen und somit gewärtigen müßte, nur zu ihrem eigenen Vorteil eigene Aufwendungen zu machen. Im Interesse dieser älteren Gläubiger selbst, deren Pfand durch die Rettung aus Seenot oder die Ermöglichung der Reparatur überhaupt nur erhalten wird, muß daher den aus solchen Handlungen erwachsenden Forderungen das Vorrecht vor ihren eigenen eingeräumt werden. Das ist denn auch schon nach den Grundsätzen des römischen Rechts der Fall gewesen und hat sich durch die Einführung des Registerpfandes nicht ändern können“[102]).

Eine Minderung der in den Schiffsgläubigerrechten für den Schiffspfandgläubiger enthaltenen Gefahren wäre durch gesetzliche Vorschriften möglich. Diesem Zweck könnte z. B. die gesetzlich angeordnete Anzeigepflicht des Schiffseigentümers über das entstandene gesetzliche Pfandrecht an die Schiffsbank — wie dies in den Beleihungsbedingungen der Banken auch bereits vorgesehen ist — dienen, die daraufhin dann in dem Fall, in dem ihr die eigene Forderung gefährdet erscheint, ihr Darlehen kündigen könnte. Eine weitere Sicherung des Schiffskredits würde es bedeuten, wenn die vom Reich genehmigten Satzungen und Bedingungen der Schiffsbanken eine Ausdehnung der Schiffsversicherung auf alle diejenigen Fälle, in denen ein gesetzliches Pfandrecht entsteht, verlangen, da die Ansprüche des Schiffsgläubigers dann in jedem Fall durch die Versicherungssumme befriedigt würden und eine finanzielle Schwächung der Reederei vermieden wäre.

Von Ebhardt[103]) stammt der Vorschlag, daß der gesetzliche Schiffsgläubiger seinen Anspruch verlieren soll, wenn er nicht innerhalb einer festgesetzten Zeit sein Recht im Schiffsregister eintragen läßt. Für den Schiffspfandgläubiger würde dieses eine Sicherung bedeuten, doch könnten sich aus einer derartigen Regelung Schwierigkeiten ergeben, wenn der Schiffsgläubiger, wie es vielfach vorkommt, seinen Wohnsitz im Ausland hat.

Von den deutschen Schiffskreditinstituten wird allerdings immer wieder betont, daß die Schiffsgläubigerrechte heute nur noch selten eine Rolle spielen. „Die Bedeutung der Schiffsgläubigerrechte als Gefahrenquelle ist heute nicht mehr allzu groß. Die Schiffahrtsabgaben werden meist nur gegen Vorschuß gestundet, die Bodmerei ist veraltet. Der gefährlichste Fall, Havarie, ist durch die Kasko-Versicherung in der Regel voll gedeckt“[104]).

---

102) Pappenheim, a. a. O., S. 152.
103) Ellger, Wirtschaftliche Begründung zum Schiffsbankgesetz, S. 17.
104) Ellger, a. a. O., S. 17.

Nachdem die internationalen Verhandlungen zwecks Abstellung der vorhandenen seerechtlichen Lücken bisher zu keinem Ergebnis führten, sind jedoch die gegebenen Anregungen in Deutschland aufgenommen worden. In der neuesten Zeit hat sich der Seerechtsausschuß der Akademie für Deutsches Recht unter Vorsitz von Professor Wüstendörfer mit der Schaffung eines neuen deutschen Schiffshypothekenrechtes befaßt. Es sind dem Reichsjustizministerium entsprechende Vorschläge unterbreitet, so daß in den nächsten Jahren wohl mit einer Ergänzung des deutschen Schiffsbankgesetzes vom Jahre 1933 zu rechnen ist.

Die Vorschläge des Seerechtsausschusses stellen eine objektive Beurteilung der von den Schiffsbanken geäußerten Wünsche hinsichtlich der gesetzlichen Neuerungen dar, die hier vom juristischen Standpunkt und auf ihre Vertretbarkeit im Interesse der allgemeinen wirtschaftlichen Lage geprüft worden sind. Die Vorschläge bedürfen nunmehr der Genehmigung durch das Reichsjustizministerium, die einzige bisher vorhandene Veröffentlichung findet sich in der Zeitschrift der Akademie für Deutsches Recht[105]).

Der Grundgedanke, von dem die Verhandlungen des Seerechtsausschusses ausgingen, ist in der Meinung der Ausschußmitglieder gegeben, „daß zur beseren Entfaltung des Schiffshypothekenkredits eine Annäherung des Schiffsregisters an das Grundbuch" nötig sei, „vor allem durch gesetzliche Festlegung eines positiven öffentlichen Glaubens".

Der Ausschuß hat sich dann mit der Frage befaßt, ob dieser öffentliche Glaube in der Form einer Verkehrshypothek nach § 1138 BGB oder einer Sicherungshypothek nach § 1184 BGB einzuführen ist, wobei der Schutz des öffentlichen Glaubens bei Anlehnung an die Form der Verkehrshypothek der weitergehende sein würde; für die Einführung der Verpfändung in Form von Sicherungshypotheken spricht die hierdurch erreichte größere Einheitlichkeit der Schiffsverpfändung.

Wüstendörfer nimmt in der erwähnten Veröffentlichung jedoch hiergegen Stellung und bezeichnet den durch eine Sicherungshypothek erreichten Schutz des guten Glaubens als unzulänglich, vor allen Dingen, wenn man von dem augenblicklichen „verkrüppelten" Zustand des deutschen Schiffsbeleihungswesens absieht und die vorhandenen Zukunftsmöglichkeiten in Betracht zieht. „Das hieße meines Erachtens nach der Art unserer Urgroßväter die Zweckmäßigkeit eines Eisenbahnbaues deshalb verneinen, weil zur Beförderung der wenigen bisherigen Reisenden die Postkutsche ausreicht"[106]).

Wenn die Tätigkeit der deutschen Schiffskreditinstitute sich auch bisher vorwiegend auf die Bestellung von Hypotheken beschränkt hat, so ist doch zu erwarten und im Interesse der deutschen Schiffahrt zu wünschen, daß es ihnen gelingt, durch Mobilisierung bestehender Schiffshypothekenforderungen sich die Mittel zur Einräumung neuer Hypothekenkredite zu beschaffen.

Schiffshypotheken werden auch in Zukunft in der Regel nur von einem begrenzten Kreis an der Schiffahrt Interessierter und einigermaßen sachverstän-

105) Dezember 1935, Nr. 12, S. 940 ff.
106) Wüsstendörfer, a. a. O., S. 940.

diger Personen erworben werden. Es ist, besonders im Hinblick auf die Tatsache, daß vor dem Kriege bereits Schiffshypotheken in gewissem Umfang gehandelt wurden, nicht ausgeschlossen, daß sich das Geschäft der deutschen Schiffsbanken in dieser Richtung beleben könnte. „Zur Erreichung dieses Zieles trägt es bei, wenn man den abtretungsweisen Erwerb von Schiffshypotheken durch Gutglaubensschutz erleichtert“[107].

Eine weitere wirtschaftlich interessierende Frage unter den vom Seerechtsausschuß behandelten Problemen ist das Kapitel der Valutahypotheken. Es ist hier zu unterscheiden zwischen Valuta f o r d e r u n g e n und Valuta h y p o t h e k e n. Um den Grundsatz der deutschen Währungshoheit zu unterstreichen, wurde vorgeschlagen, V a l u t a forderungen durch R e i c h s m a r k hypotheken einzutragen und zu sichern.

Da jedoch hierdurch die Beschaffung ausländischen Kapitals für die deutsche Schiffahrt erschwert würde, wir in absehbarer Zeit auf diesem Gebiet aber vom Ausland abhängig bleiben werden, hat sich die Mehrheit des Seerechtsausschusses für die Beibehaltung der Eintragung von Schiffshypotheken in ausländischer Währung ausgesprochen.

Bei der Behandlung der Fragen, ob außer dem Schiff noch ehemalige Bestandteile, wie etwa ausgebaute Schiffsmotoren, haften, wie weit sich die Schiffshypothek auch auf Mietzinsen, etwa bei mehrjähriger Vermietung des Schiffes, erstrecken soll, ist der § 11 des Schiffsbankgesetzes einer erneuten Prüfung unterzogen worden. Danach erstreckt sich die Schiffshypothek auf die Forderung gegen den Versicherer, sobald diesem die Verpfändung angezeigt wurde. Zwischen der Versicherung eines Gebäudes und eines Schiffes bestehen grundlegende Unterschiede, da die Schiffsversicherung sich auch auf Haftpflichtschäden entsprechend der besonderen Eigenart im Schiffskredit erstrecken muß. Es war nun seit Inkrafttreten des Gesetzes die Frage aufgetaucht, ob es berechtigt ist, die Schiffshypothek auf die gesamte Forderung gegen die Versicherung zu erstrecken. Die Frage ist vom Seerechtsausschuß bejaht worden.

Diese Einstellung des Ausschusses ist begründet in der Überlegung, daß die Schiffsversicherung den größten Teil der ein Schiffsgläubigerrecht verursachenden Vorfälle einschließt. Durch das Enstehen eines Schiffsgläubigerrechtes leidet die zurücktretende Forderung des Hypothekengläubigers. § 1281 BGB enthält nun die Bestimmung, daß „der Schuldner nur an den Pfandgläubiger und den Gläubiger g e m e i n s c h a f t l i c h leisten kann. Jeder von beiden kann verlangen, daß an sie gemeinschaftlich geleistet wird.“

Für den Fall, daß ein Schiffsgläubigerrecht entstanden ist, hat die Schiffsbank durch ihre Mitbestimmung über den von der Versicherung gezahlten Betrag die Möglichkeit, dafür zu sorgen, daß der Reeder die Versicherungssumme zur Abtragung seiner Verpflichtung gegenüber dem Schiffsgläubiger verwendet.

Noch weitergehende Wünsche der Schiffsbanken, z.B. die Auszahlung der Versicherungssumme an den Versicherten von der ausdrücklichen Zustimmung des Hypothekengläubigers oder dem Ablauf einer vierwöchentlichen Frist nach An-

107) Wüstendörfer, a. a. O., S. 940.

zeige an den Hypothekengläubiger abhängig zu machen, sind vom Seerechtsausschuß abgelehnt worden, weil dadurch für den Schiffseigentümer, der sich im Versicherungsfall meist in einer finanziellen Notlage befindet, unbillige Härten entstehen könnten. Der Reeder darf demnach die Versicherung beauftragen, direkt an einen Dritten, meistens einen Schiffsgläubiger zu zahlen ohne vorherige Einverständniserklärung des Schiffshypothekengläubigers. § 1281 BGB bleibt jedoch für das Schiffspfandrecht insoweit anwendbar, als hierdurch die Zahlung der Versicherung an den Reeder geregelt wird, der auch weiterhin nur gemeinsam mit dem Hypothekengläubiger in den Besitz der Versicherungssumme gelangen kann.

Der Seerechtsausschuß hat zwecks Klärung dieser Fragen einen ergänzenden Nachsatz zum § 11 des Schiffsbankgesetzes vorgechlagen[108]:

„Weist der Versicherungsnehmer den Versicherer an, unmittelbar an einen geschädigten Dritten (Kollisionsgläubiger, Großhavereibeteiligte) oder an einen anderen Drittberechtigten (Werft) zu zahlen, so darf der Hypothekengläubger einer solchen Auszahlung nicht widersprechen."

Weitergehende Wünsche der Schiffshypothekenbanken in bezug auf die Sicherheit der Hypothek durch die Schiffsversicherung können durch besondere Beleihungsbedingungen im Einzelfall durchgesetzt werden. Praktisch würde die vom Ausschuß vorgeschlagene Regelung jedoch bedeuten, daß die so häufig erörterten Bedenken gegen die Sicherheit des Schiffskredits wegen der Schiffsgläubigerrechte nicht mehr aufrecht zu halten wären.

Eines der wichtigsten Probleme in diesem Rahmen ist die Veräußerung eines verpfändeten Schiffes. Bei Eigentumsübertragung eines Grundstücks geht die dingliche Forderung des Hypothekengläubigers auf den neuen Eigentümer über, während die persönliche Forderung gegen den bisherigen Eigentümer bestehen bleibt. Bei einer Schiffsveräußerung ist die Situation für den Hypothekengläubiger viel gefährlicher, da ein Schiffsverkauf beispielsweise ins Ausland das Fahrzeug jedem Zugriff des Gläubigers entziehen kann.

Wüstendörfer bringt Vergleiche, wie dies Problem im ausländischen Recht geregelt ist[109]. Die skandinavische und holländische Gesetzgebung sieht eine Löschung des veräußerten Schiffes im bisherigen Register erst nach Befriedigung der Pfandgläubiger vor.

In Anlehnung an die ausländische Gesetzgebung und unter Berücksichtigung der Tatsache, daß es sich beim Schiffskredit um eine „chemische Verbindung von Real- und Personalkredit" handelt, hat der Seerechtsausschuß seine Vorschläge dahingehend formuliert, „daß in Zukunft nicht nur der Übergang der persönlichen Schuld auf den Schiffserwerber geknüpft wird an die Zustimmung der Hypothekengläubiger, sondern mittelbar auch der Übergang des Schiffseigentums"[110]. Daher heißt es in den vorgeschlagenen Gesetzesänderungen:

---

108) Wüstendörfer, a. a. O., S. 944.
109) Wüstendörfer, a. a. O., S. 945.
110) Wüstendörfer, a. a. O., S. 946.

„Ist das Schiff mit Hypotheken belastet, so erfordert die rechtsgeschäftliche Übereignung außer der Einigung (§ 929 BGB) und außer der Besitzübergabe oder der Einigung gemäß § 474 HGB die Streichung des bisherigen Eigentümers im Schiffsregister oder Löschung des Schiffes daselbst. Die Streichung darf erst erfolgen, nachdem der bisherige Eigentümer nachgewiesen hat, daß die Hypothekengläubiger der Veräußerung zustimmen oder daß sie befriedigt worden sind."

Die Frage der für Linienreedereien und größere Schiffahrtsunternehmungen üblichen Gesamthypothek für einen Kredit auf den ganzen Schiffspark ist bei diesen Besprechungen mit erörtert worden. Die Veräußerung eines Schiffes, das zu einem mit einer Gesamthypothek belasteten Schiffspark gehört, ist vom Ausschuß in sinngemäßer Anlehnung an die Veräußerung eines einzelnen belasteten Schiffes zu folgender Regelung vorgeschlagen worden:

„Wenn nicht etwas anderes von den Parteien vereinbart worden ist, soll im Fall der Veräußerung eines mit einer Gesamthypothek belasteten Schiffes der Veräußerer berechtigt sein, den der Veräußerung widersprechenden Hypothekengläubiger dadurch abzufinden, daß nicht der ganze Betrag der Gesamthypothek, sondern nur ein dem Verhältnis des Wertes des veräußerten Schiffes zum Gesamtwert aller Schiffe entsprechender Teil der Forderung abgelöst wird."

VII. Der Beleihungsvorgang nach der heutigen gesetzlichen Regelung in der Praxis.

Der Beleihungsvorgang durch die deutschen Schiffshypothekenbanken erfolgt in einer den Gebräuchen der Schiffahrt angepaßten Form.

Nach einer Vorbesprechung kommt der Schiffsbesitzer oder der Vertreter der kreditsuchenden Reederei zur Bank und stellt den formellen Antrag auf Gewährung eines Kredites. Zu diesem Zweck wird ihm ein Fragebogen zur Ausfüllung gegeben, der im wesentlichen die folgenden Punkte enthält:

Name des Schiffes,
Eingetragen im Schiffsregister ....,
Eingetragener Eigentümer,
Antragsteller,
Klasse beim Germanischen Lloyd und welche andere Klasse?
Art des Schiffes,
Baujahr,
Baumaterial, Erbauer, Baupreis,
Zeit des letzten Besitzwechsels und letzter Erwerbspreis,
Kaskoversicherung,
Beantragte Beleihung,
Zusatzsicherheiten und Referenzen,
Belastungen: Pfandrechte,
Schiffsgläubigerrechte,
Werkmeisterforderungen,
Erfolgte Reparaturen,
wann, durch wen, deren Kosten.

Sowohl bei See- als auch bei Binnenschiffen verlangt die Bank zu ihrer weiteren Orientierung ferner folgende Unterlagen vom Antragsteller:

Schiffszertifikat,
Auszug aus dem Schiffsregister,
evtl. bestehende Werkverträge,
den letzten Kaufvertrag,
frühere Taxen,
Versicherungspapiere,
das Klassifikationszertifikat.

Die Banken haben für die verschiedenen Schiffstypen 10 verschiedene Fragebogen ausgearbeitet, die im Prinzip sinngemäß die vorstehenden Punkte behandeln, und zwar

6 Formulare für Seeschiffe
(Seedampfer, Schleppdampfer, Motorseeschiffe, eiserne Segelschiffe, Motorsegelschiffe, Seeleichter),

4 Formulare für Binnenschiffe
(Flußdampfer, Flußkähne, Bagger, Flußmotorboote)[111].

Aus dieser Aufstellung ist zugleich ersichtlich, welcher Art die Beleihungsobjekte der Banken sind.

Nicht immer handelt es sich bei dem Antragsteller um den Eigentümer des Fahrzeugs. In der Praxis ergibt es sich vielmehr häufig, daß bei einem Schiffsverkauf der Käufer, d. h. der zukünftige Eigentümer, den Kreditantrag stellt, um durch das Darlehen die Mittel zum Schiffskauf zu erhalten.

Mit den oben aufgeführten Fragen verfolgen die Banken den Zweck, sich in erster Linie ein Urteil über das Schiff, seinen Zustand, die evtl. vorhandenen Belastungen etc. zu verschaffen. Es sind die Fragen auch besonders darauf abgestellt, zu ermitteln, ob an dem Schiff bereits bevorrechtigte Forderungen wie Schiffsgläubigerrechte oder Werkmeisterpfandrechte bestehen.

Im Zusammenhang mit der internen Prüfung der vom Kreditsucher im Kreditantrag gemachten Angaben beauftragt die Bank einen Sachverständigen mit der Abschätzung des Schiffswertes. Diese Wertermittlung ist eine besonders schwierige Aufgabe, das beweist u. a. auch die Tatache, daß die Finanzämter für die Bewertung der Schiffe zahlreiche Gruppen aufgestellt haben, so für eine Schiffsart allein bis zu 11 Gruppen. Eine Erleichterung in der Abschätzung des Wertes der Fahrzeuge für den Sachverständigen bieten die Schiffsklassifikationsanstalten, von denen folgende in Deutschland die wichtigsten sind:

Der Germanische Lloyd für Seeschiffe,
Der Deutsche Transportversicherungsverband für Binnenschiffe,
Der Rheinschiffsregisterverband für Binnenschiffe,
Der Zweckverband der Privatversicherung für Binnenschiffahrt.

Die Tätigkeit dieser Klassifikationsanstalten beginnt bereits beim Bau eines Schiffes. Der Auftraggeber eines neu zu bauenden Schffes meldet dieses einer derartigen Anstalt, bei der er es später klassifizierenw ill, unter gleichzeitiger Angabe der gewünschten Klasse des Schiffes. Diese Geellchaften haben an allen Plätzen mit Schiffbauindutrie ihre Vertreter, die den Bau des Schiffes überwachen und die hierbei feststellen, ob die für die Klasse des neuen Schiffes gestellten Bedingungen hinsichtlich des Materials und der Bauausführung von vornherein erfüllt werden. Auch späterhin überwacht die Klassifikationsanstalt den Zustand des Schiffes und ist somit auch für die Sicherheit der von den Schiffsbeleihungsbanken gegebenen Darlehen nicht ohne Bedeutung. Daneben ist die Begutachtung durch besondere Sachverständige jedoch nicht überflüssig, denn die Klassifikationsanstalten beschränken sich darauf, den technischen Zustand des Schiffes zu überprüfen, während die Sachverständigen der Bank daneben beispielsweise auch die Rentabilität des Fahrzeuges in ihrem Urteil mit berücksichtigen werden.

Eie wesentliche Rolle bei der Kreditgewährung spielt für die Bank das persönliche Moment. Die Bank holt sich daher über den Darlehnssuchenden Auskünfte ein, die sich auf seine allgemeinen wirtschaftlichen Verhältnisse, auf seine Be-

111) Vogels, a. a. O., S. 82.

rufstüchtigkeit und seine Charaktereigenschaften erstrecken. Die Gewährung eines Schiffskredits setzt immer Vertrauen in Persönlichkeit und Fähigkeiten des Schuldners voraus, da der Schiffer sonst beispielsweise durch mangelnde nautische Kenntnisse einen Schiffsverlust verursachen könnte, für den die Versicherung nicht aufzukommen hat.

Bei neuen Schiffen verlangt die Bank ferner von dem Antragsteller die Bauofferte und die Baubeschreibung. Auch diese Unterlagen werden Sachverständigen zur Nachprüfung übergeben. Die Untersuchungen erstrecken sich hierbei ganz besonders auf die Gestaltung des Baupreises, da auf diesem Gebiet leicht die Möglichkeit einer Täuschung seitens des Antragstellers vorhanden ist, indem dieser versucht, durch einen zu hohen Baupreis Kredit in einer die Beleihungsgrenze des Schiffes übersteigenden Höhe zu erhalten.

Bei bereits im Betrieb befindlichen Schiffen sind andere Gesichtspunkte vor der Beleihung zu berücksichtigen. Im Interesse der Sicherheit ihrer Forderung pflegen die Banken bei solchen Schiffen sehr genau zu verfolgen, wie oft das als Sicherheit dienende Schiff in den letzten Jahren seinen Besitzer gewechselt hat. Ist dieser Fall sehr häufig eingetreten, so ist man bei der Darlehnsgewährung besonders vorsichtig, da dann die Vermutung dafür spricht, daß dem Schiff irgendwelche Mängel anhaften, selbst dann, wenn der Sachverständige keine zu Tage liegenden Fehler feststellen kann.

Ein wichtiger Punkt für die Taxation bereits im Betrieb befindlicher Schiffe ist ihr Alter. Wenn in der Praxis auch vielfach Schiffe, die über 25 Jahre alt sind, beliehen werden, so sollen doch nach dem Schiffsbankgesetz grundsätzlich die beliehenen Schiffe nicht über 20 Jahre alt sein.

Nach dem Alter der Schiffe richtet sich die Beleihungshöhe, die in § 10 des Gesetzes mit höchstens 60% des Schiffswertes festgesetzt ist. Diese Grenze wird in der Praxis nie erreicht, sie beträgt vielmehr in den meisten Fällen:

bei neuen Binnenschiffen	50% des Schiffswerts,
bei neuen Seeschiffen	40—45% des Schiffswerts,
bei bereits in Betrieb befindlichen Schifen	30—40% des Schiffswerts.

In den Darlehnsverträgen ist neben der auf das Schiff eingetragenen Hypothek in einigen Fällen noch die Stellung einer Zusatzsicherheit aus dem Landvermögen des Schiffseigners, — wie beispielsweise die Eintragung einer Sicherungshypothek auf Grundstücke — vorgesehen.

Ist der Fragebogen von dem Darlehnsuchenden ausgefüllt und hat der Sachverständige sein Gutachten abgegeben — die Kosten dieses Gutachtens trägt der Antragsteller in jedem Fall, auch bei Ablehnung seines Antrags — so tritt die Bank in endgültige Verhandlungen mit dem Darlehnsnehmer. Wenn beide Teile sich über die Grundzüge der Bedingungen einig sind, wird ein Darlehns v o r vertrag abgeschlossen, durch den die Parteien dann gebunden sind. „Um einen solchen Vorvertrag handelt es sich, wenn zwar eine Vereinbarung über die Darlehnsgewährung getroffen ist, es aber zur eigentlichen Auszahlung, dem ‚Darlehen' noch nicht gekommen ist. Er verpflichtet beide Teile zur Eingehung des Dar-

lehnsvertrages, also auch die Bank zur Auszahlung des Betrages[112]). Zum endgültigen Abschluß des Geschäftes gehört aber nach § 1260 BGB die Einigung der beiden Parteien und die Eintragung in das Schiffsregister.

Die Einigung findet in Form einer notariellen Beurkundung oder Erklärung der beiden Parteien dem Registerbeamten gegenüber in mündlicher oder schriftlicher Form statt. Der Abdruck einer derartigen notariellen Beurkundung findet sich bei Kaeferlein:

Lübeck, den 1. 9. 24.

„Vor dem unterzeichneten Notar erschien heute:

Herr Heinrich Uhl, Schiffsreeder, wohnhaft in Lübeck, Lange Zeile 1, und erklärte:

Ich habe von der Kreditbank in Berg ein Darlehen von RM 25.000,— erhalten, wofür die unter dem heutigen Tage mit genannter Bank schriftlich getroffenen Bedingungen maßgebend sein sollen.

Für diesen Betrag bestelle ich der Kreditbank in Berg ein Pfandrecht an meinem im Seeschiffsregister des Amtsgerichtes Lübeck Nr. 127 eingetragenen Segelschiff „Aegir".

Ich bewillige und beantrage die Eintragung dieses Pfandrechtes in das Schiffsregister. Die Kosten trage ich. Ich beantrage dieses Protokoll einmal für die Kreditbank Berg auszufertigen und die Ausfertigung dem Amtsgericht Lübeck einzureichen.

Heinrich Uhl
Unterschrift des Notars."[113])

Zu der Einigung kommt dann die Eintragung in das Schiffsregister hinzu, die eine Angabe des Gläubigers, des Geldbetrages der Forderung und des Zinssatzes enthalten muß. Es ist möglich — wenn es bei den Schiffsbanken praktisch auch nicht vorkommt — daß sich der Schuldner durch einen besonderen Vermerk im Register das Recht vorbehält, ein anderes Pfandrecht dem jetzt eingetragenen rangmäßig voranzustellen.

Da es sich bei der Schiffshypothek um eine Buchhypothek handelt, wird kein Schiffshypothekenbrief über die Belastung ausgestellt. Es ist demnach auch nicht üblich, wie man es gelegentlich hört, am Markt Schiffshypotheken zu handeln, es werden vielmehr nur die Schiffspfandbriefe notiert. Um die Schiffshypothek beweglicher zu gestalten, gehen daher die bereits besprochenen Vorschläge des Hamburger Seerechtsausschusses dahin, sie zu Verkehrshypotheken zu machen.

Sind schließlich alle formellen Voraussetzungen erfüllt, so erfolgt die Auszahlung des Darlehns an den Schuldner persönlich, falls nicht anderes vereinbart wurde. Diese Form der Darlehnsgewährung ist der häufigste Fall. Die Auszahlung in Schiffspfandbriefen ist nicht üblich und auch nicht zweckmäßig. Dagegen kann es vorkommen, daß die Bank nicht an den Antragsteller direkt, sondern beispiels-

112) Blau, Das deutsche Schiffspfandwesen, in: Zeitschr. f. Binnenschiffahrt, 1931, S. 154.
113) Kaeferlein, Der Bankkredit und seine Sicherungen, S. 238.

weise bei einem Schiffsverkauf an den bisherigen Eigentümer oder bei einem Neubau an die Werft zahlt.

Gemäß den Bestimmungen des Schiffsbankgesetzes werden die Darlehen als Abzahlungsdarlehen gegeben und in der Regel durch Amortisationszahlungen in 10 Jahren bei Seeschiffen und in 12 Jahren bei Binnenschiffen getilgt. Hat der Schuldner seine Verpflichtungen erfüllt, so kann er von dem Gläubiger eine Bescheinigung über die geleistete Zahlung verlangen, um dementsprechend die Belastung im Schiffsregister vermindern zu lassen. Gemäß den Darlehnsbedingungen der Banken wird das Darlehn vorzeitig fällig, wenn

1. binnen 2 Wochen nach Fälligkeit alle dem Schuldner obliegenden Zahlungen nicht abgeführt sind.
2. über das beliehene Schiff die Zwangsvollstreckung angeordnet oder Arrest verhängt wird,
3. der Schuldner in Konkurs gerät, seine Zahlung einstellt oder die Eröffnung des Verfahrens gemäß der Vergleichsordnung beantragt.
4. der Schuldner stirbt.
5. das Schiff ohne Genehmigung der Gläubigerin ganz oder zum Teil veräußert, seine Zweckbestimmung verändert oder sein Heimatort ins Ausland verlegt wird.
6. den Regeln einer ordnungsgemäßen Wirtschaft zuwider der Zustand des Schiffes verschlechtert wird oder Zubehörstücke vom Schiff entfernt werden.
7. der Schuldner die Darlehnssumme nicht zu den angegebenen Zwecken verwendet.
8. der Schuldner oder der von ihm bestellte Schiffsführer der Bank nicht von dem nächsten mit Telegraphenverbindung versehenen Ort über jeden Unfall, Beschlagnahme jeder Art etc. binnen 48 Stunden nach Kenntnis telegraphisch Nachricht gibt.
9. der Schuldner der Bank nicht innerhalb 2 Wochen nach Aufforderung nachweist, daß die Forderungen sämtlicher gesetzlicher Schiffsgläubiger bezahlt sind.
10. das Schiff die ihm erteilte Klasse verloren hat oder ihm der Verlust der Klasse angedroht wird.
11. das Schiff Totalverlust erleidet, im Schiffsregister gelöscht wird oder das Recht zur Führung der Reichsflagge verliert.
12. es sich herausstellt, daß der Schuldner entgegen der Eintragung im Schiffsregister nicht Eigentümer des Schiffes ist oder sein Eigentum bestritten oder das Schiff seiner Verfügung entzogen wird.
13. der vereinbarte Rang oder die Rechtsgültigkeit der für die Bank an dem Schiff bestellten Pfandrechte bestritten wird.
14. es sich herausstellt, daß der Darlehnsnehmer oder sein Beauftragter in den Verhandlungen vor oder bei der Hingabe des Darlehns der Bank falsche Angaben gemacht hat.
15. der Schuldner, sofern er eine Gesellschaft oder eine Partenreederei ist, in Liquidation tritt.

16. der Darlehnsnehmer den ihm obliegenden Verpflichtungen hinsichtlich der Versicherungen des Schiffes nicht pünktlich nachkommt.
17. sich der Wert etwaiger Zusatzsicherheiten erheblich verschlechtert.

Wenn keiner von den aufgeführten Fällen eingetreten ist und der Schuldner seine Verpflichtungen pünktlich erfüllt hat, kann er von der Bank eine Bescheinigung — entsprechend der Handhabung bei den jeweiligen Amortisationsraten — über die erfolgten Zahlungen verlangen, um die Belastung des Schiffes im Schiffsregister endgültig löschen zu lassen.

Nach Punkt 2 führt auch die über das Schiff angeordnete Zwangsvollstreckung zur Beendigung des Darlehnsverhältnisses. Dieser Fall ist für die deutschen Schiffshypothekenbanken im großen und ganzen verhältnismäßig selten eingetreten. Wie bereits erwähnt, haben sie evtl. zur Verhütung von Verlusten an Pfandrechten erworbene Schiffe immer günstig weiter verkaufen können.

VIII. Der Geschäftskreis der deutschen Schiffshypothekenbanken.

Um einen Einblick in das deutsche Schiffsbeleihungswesen zu erhalten, ist es notwendig, auch den Kundenkreis der Schiffskreditinstitute und die an ihnen beteiligten Wirtschaftskreise zu analysieren.

Auch in Deutschland ist in der Schiffsbeleihung eine Zweiteilung festzustellen, wie sie bereits bei der Besprechung der ausländischen Schiffskreditinstitute angedeutet wurde. Es ist hier zu unterscheiden zwischen dem unorganisierten direkt gewährten Schiffskredit, für den zeitweise auch eine Hypothek auf das einzelne Schiff oder den Schiffspark eingetragen wird, und zwischen dem organisierten Schiffskredit, der über besondere Spezialinstitute geleitet wird.

Die Großreedereien werden als Aktiengesellschaften betrieben; ihnen steht der Kapitalmarkt grundsätzlich in demselben Umfang wie der Großindustrie zur Verfügung[114]). Sie geben Aktien und Obligationen aus und erweitern und modernisieren mit diesen Geldern über ihre Eigenmittel hinaus ihren Schiffspark.

> „Ihr guter Geschäftsruf und die Flüssigkeit des Geldmarktes eröffnen ihnen diesen Weg und bewirken zugleich, daß die dingliche Sicherung der ausgegebenen Schuldverschreibungen durch Schiffsverpfändung vielfach unterbleibt. Da, wo sie erfolgt, ist sie ein Zeichen gespannter Geschäftslage oder ganz außergewöhnlichen Bedarfs. Es handelt sich alsdann regelmäßig um Gewährung einer sehr großen erststelligen Hypothek, ... die als ein Gesamtpfand eingetragen wird“[115]).

Derartige Sicherheiten haben die deutschen Linienreedereien beispielsweise nach dem Krieg für die großen ausländischen Anleihen, wie die Speier-Anleihe, auf ihren Schiffspark eintragen lassen.

So wie sich nach dem Kriege der Anteil der Linienreedereien an der Weltflotte gegenüber der Vorkriegszeit wesentlich gehoben hat, trat auch diese Form des Schiffskredits mehr in Erscheinung, und auch die staatlichen Unterstützungen haben in der Nachkriegszeit überwiegend die Großschiffahrt bevorzugt und deren Aufbau gefördert. Hinzukommt, daß das Reich aus Prestigegründen die Großreedereien, die die deutsche Flagge auf dem Weltverkehr vertreten, besonders unterstützte. Dieselbe Tendenz läßt sich für die gleiche Zeit auch in anderen Ländern, wie z. B. Rußland, feststellen.

Der Kreis der Kreditnehmer bei den Schiffshypothekenbanken dagegen stammt vorwiegend aus der mittleren und kleinen Schiffahrt. Dies war auch der Grund für die ablehnende Haltung der Großschiffahrt bereits vor dem Kriege zur Frage der Errichtung deutscher Schiffskreditinstitute, da man dadurch eine zu starke Förderung der kleineren Unternehmungen befürchtete.

---

114) Die momentane Sperrung des Kapitalmarktes außer für Bedürfnisse der öffentlichen Hand bleibt hier unberücksichtigt.

115) Wüstendörfer, Seerecht, S. 274.

Einen Anhaltspunkt für die Größe der Unternehmungen und der beliehenen Objekte bietet eine Zusammenstellung der Kredite, wie sie betraglich von den deutschen Schiffshypothekenbanken an die Schiffahrt gegeben wurden. Nach dem Stand am 31. 12. 1934 ergab sich folgendes Bild:

Höhe des Darlehens:	Duisburg 1920	Duisburg 1934	Hamburg 1934	Berlin 1934
bis RM 5.000,—	—	—	407	—
„ „ 10.000,—	1	247	155	322
RM 10.000,— bis „ 20.000,—	2	39	76	63
„ 20.000,— „ „ 30.000,—	4	27	23	20
„ 30.000,— „ „ 40.000,—	1	7	12	8
„ 40.000,— „ „ 50.000,—	12	13	3	3
„ 50.000,— „ „ 60.000,—	3	5	2	2
„ 60.000,— „ „ 70.000,—	3	8	2	2
„ 70.000,— „ „ 80.000,—	3	5	—	—
„ 80.000,— „ „ 90.000,—	6	—	—	1
„ 90.000,— „ „ 100.000,—	5	1	—	—
„ 100.000,— „ „ 110.000,—	—	—	—	1
„ 110.000,— „ „ 120.000,—	6	1	—	—
„ 120.000,— „ „ 130.000,—	2	—	—	—
„ 130.000,— „ „ 140.000,—	5	—	—	—
„ 140.000,— „ „ 150.000,—	1	—	—	3
„ 150.000,— „ „ 570.0000,—	12	2	—	—
Gesamtzahl	66	382	780	425

In dieser Zusammenstellung ist zum Vergleich das Jahr 1920 mit aufgeführt, wie es die Duisburger Schiffskreditbank in ihrem Geschäftsbericht aus dem Jahre 1920 bringt. Es zeigt sich hiernach allgemein die Tendenz bei den deutschen Banken, die ihnen zur Verfügung stehenden Mittel auf eine größere Anzahl kleinerer Schiffe zu verteilen, wobei nicht vergessen werden darf, daß im Jahre 1920 die Schiffspreise erheblich höher waren. Allerdings war die Bank, wie sie in dem erwähnten Bericht schreibt, im Jahre 1920 besonders vorsichtig in der Beleihung erstens durch eine niedrige Taxation der Fahrzeuge und zweitens durch eine sehr niedrige Beleihung des taxierten Schiffswertes.

Es zeigt sich somit, daß die Banken heute fast ausschließlich von den kleinsten Schiffahrtsbetrieben in Anspruch genommen werden. Besonders auffällig ist die außergewöhnlich hohe Zahl der Darlehen bis zu RM 5.000,— bei der Hamburger Bank.

Einen weiteren Einblick in die Zusammensetzung der kreditsuchenden Unternehmungen bieten die Angaben der Banken über die als Sicherheit verpfändeten Schiffe:

Art der Schiffe	Hamburg 1934	Duisburg 1934	Berlin 1934
Binnenschiffe insgesamt	672	417	368
davon:			
Personenfahrzeuge		26	55
Schleppdampfer		17	45
Motorschlepper		10	
Motorgüterschiffe		55	18
Frachtschleppkähne		299	242
Spezialfahrzeuge		10	8
Seeschiffe insgesamt	30	9	54
davon Personenfahrzeuge		4	
Fischdampfer			21
Frachtschiffe		5	33

Wie aus diesen Zahlen hervorgeht, gehören zum Geschäftsbereich der deutschen Schiffskreditinstitute in erster Linie Binnenschiffahrtsunternehmungen. Diese Tatsache ist allerdings stark bedingt durch den Umstand, daß die von den Banken verwalteten Reichshilfen für die Binnenschiffahrt in diesen Zahlen enthalten sind. Wie die besonders große Zahl der Darlehen auf Frachtschleppkähne zeigt, sind unter den Schuldnern der deutschen Schiffsbanken zahlreiche Einzelschiffer. Daneben werden jedoch auch Seeschiffe beliehen, und zwar handelt es sich hier einmal um Fahrzeuge der Hochseefischereibetriebe und auf der anderen Seite um solche von Unternehmungen der Trampschiffahrt. Erstaunlich ist an diesen Zahlen, daß die Berliner Bank fast das Doppelte an Seeschiffen beliehen hat wie das Hamburger Institut, während die Duisburger Bank infolge ihrer Verbindung mit der Rheinschiffahrt wenig Seeschiffsdarlehen aufweist.

In den Geschäftsberichten bringen die Banken als Erläuterung zu obigen Zahlen weiter Angaben über die Zusammensetzung der verwalteten und neu gewährten Darlehen, aus denen hervorgeht, wie weit der Kreis der Darlehnsnehmer durch die staatlichen Kreditaktionen bestimmt ist und wie groß der Anteil der aus Reichsmitteln gegebenen Darlehen auch heute noch ist.

Danach hat das Berliner Institut im Jahre 1935 die folgenden Darlehen verwaltet:

257 Darlehen auf Grund eines Vertrages mit dem Reich (Binnenschiffahrt)
6 Darlehen auf Grund eines Vertrages mit der Bank für deutsche Industrieobligationen (Binnenschiffahrt)
96 Darlehen auf Grund eines Vertrages mit dem Reich (Kleinschiffernothilfe)
30 sonstige Binnenschiffsdarlehen
389 Gesamtzahl der verwalteten Binnenschiffsdarlehen
57 Seeschiffsdarlehen (aus eigenen Mitteln).

Diese Zahlen werden durch Angaben über die neu abgeschlossenen Darlehen ergänzt:

Art der Darlehen	Seeschiffe Zahl/Betrag	Binnenschiffe Zahl/Betrag	Insgesamt Zahl/Betrag
Darl. auf Grund eines Vertrages mit dem Reich	—	13 250.000,—	13 250.000,—
Darl. auf Grund eines Vertrages mit der Bank f. Industrieobl.	—	4 109.000,—	4 109.000,—
Sonstige Darlehen	14 1.037.5000,—	1 16.000,—	15 1.053.500,—
Gesamtbetrag u. -zahl	14 1.037.5000,—	18 375.000,—	32 1.412.500,—

Die Entwicklung und die Lage der durch sie finanzierten Schiffahrtsunternehmungen ist für das Geschäft der Schiffskreditinstitute naturgemäß von besonderer Bedeutung. Es ist daher angebracht, kurz auf die einzelnen Schiffahrtszweige, die Schuldner der deutschen Schiffskreditinstitute sind, einzugehen.

Den größten Posten nehmen zahlenmäßig die Binnenschiffer in den vorstehenden Aufstellungen ein. Die Binnenschiffahrt ist der älteste Schiffahrtszweig, „nachdem das Menschengeschlecht sich so weit entwickelt hatte, daß sich ein Bedürfnis zur Beförderung von Lasten auf größere Entfernungen einstellte, daß ein gewisser Verkehr und damit zugleich der Handel entstand, war die Binnenschiffahrt wahrscheinlich das erste Verkehrsmittel. ... Wir wissen, daß die ältesten uns bekannten Kulturvölker in den Flußtälern des Euphrat und Tigris, des Nils und der chinesischen Flüsse wohnten. Die Ägypter sollen schon 2300 Jahre v. Chr. auf dem Nil ... Schiffahrt getrieben haben“[116]).

Die Binnenschiffahrt hat aber auch in der heutigen Zeit eine wesentliche Bedeutung für die Wirtschaft eines Landes, nicht zuletzt auch für seine Exportmöglichkeiten. In seiner „Volkswirtschaft des Neunzehnten Jahrhunderts“ sagt Sombart, die Binnenschiffahrt sei „in ihrer neuen großkapitalistischen Gestalt wohl geeignet, als ebenbürtige Nebenbuhlerin den Eisenbahnen zur Seite zu stehen, ... denn ganz hiervon abgesehen, bedeutet es für ein Land einen großen volkswirtschaftlichen Vorteil, wenn in ihm eine Einrichtung sich entwickelt, die vor allem die natürlichen Wasserläufe — Geschenke der Natur — als Verkehrswege auszunutzen unternimmt. Und einen nicht unbeträchtlichen Anteil an dem wirtschaftlichen Aufschwung Deutschlands im letzten Menschenalter hat ohne Zweifel die zu neuem Leben erwachte Binnenschiffahrt“[117]).

Heute wird zwar der Binnenschiffahrt als Transportmittel eine bedeutende Rolle und Förderung zugemessen, doch entgegen den zitierten Ausführungen

116) Teubert, Geschichte der Binnenschiffahrt, 1918, S. 11.
117) Sombart, Die deutsche Volkswirtschaft des Neunzehnten Jahrhunderts, Berlin 1905, S. 304/5.

Sombarts in erster Linie nicht der großkapitalistischen Unternehmung. Vielmehr hat die in kleinen Einzelunternehmungen betriebene Binnenschiffahrt das besondere Interesse der heutigen Wirtschaftspolitik gefunden, wie auch die staatlichen Stützungsaktionen für die Binnenschiffahrt — z. B. die Kleinschiffernothilfe — beweisen.

Nach den Untersuchungen von Harms-Kuske-Most setzte sich die deutsche Rheinflotte im Jahre 1928 aus 1 230 949 Reedern und 1 148 097 Partikulieren zusammen[118]), und Baur nimmt zu dieser Frage in einem Artikel der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" in folgender Weise Stellung: „Aus der historischen Entwicklung ergibt sich, daß sich in den Händen der Kleinschiffer der größere Teil der Kahntonnage befindet. ... Im Gebiet des deutschen Rheines ist der Besitz der Kahntonnage der Partikulierschiffer und der Reeder etwa gleich groß (je 1 Million Tonnen). In Mitteldeutschland und Ostpreußen überwiegen bei der Kahntonnage die Kleinschiffer bei der Schleppkraft die Reedereien"[119]).

Es ist nur natürlich, daß die Flußdampfer und Schleppdampfer sich im Besitz größerer Unternehmungen, wie etwa der Rheinreedereien, befinden. Doch handelt es sich auf der anderen Seite bei den Partikulierschiffern, die ihr ganzes Vermögen in ihrem Fahrzeug investiert haben, bei denen sich der Kahn vom Vater auf den Sohn vererbt und die in Krisenzeiten unter den schwersten Entbehrungen arbeiten, um ihre wirtschaftliche Unabhängigkeit zu erhalten, um einen „kleingewerblichen Mittelstand im besten Sinne des Wortes"[120]). Die Hauptbedeutung der Binnenschiffahrt für die deutsche Volkswirtschaft liegt darin, daß sie infolge ihrer Unternehmungsform und infolge der Technik ihres Transportes in der Lage ist, relativ billiger als die anderen Verkehrsmittel Frachten, und hier insbesondere Massengüter, zu befördern. Für die Exportfähigkeit eines Landes ist es von großer Bedeutung, ob durch eine ausgebaute Binnenschiffahrt die Möglichkeit besteht, Massengüter zum Export billig nach den Seehäfen zu befördern.

Im Augenblick spielt dieses Problem in Deutschland zwar eine untergeordnete Rolle, da wir heute weniger Massengüter sondern vorzugsweise hochwertige Fertigfabrikate exportieren, die keine Verzögerung durch den Transport vertragen und deren Wert eine schnellere und kostspieligere Beförderung ermöglicht und notwendig macht. Auch ist in Deutschland heute der Transitverkehr infolge der Schwierigkeiten in der Weltwirtschaft erheblich zurückgegangen.

Unter dieser Tatsache — man braucht nur an das Ausbleiben der tschechischen Zuckertransporte auf der Elbe zu denken —, leidet die deutsche Flußschiffahrt. Diese Lage wird noch erschwert durch das Streben der anderen Länder, ihre Transporte durch eigene Fahrzeuge auszuführen, um auf diese Weise Devisen zu sparen. Dennoch ist die Binnenschiffahrt für viele Wirtschaftszweige — auch im innerdeutschen Geschäft — heute noch ein unentbehrliches Transportmittel. Welker führt in einem Aufsatz „Struktur und Wettbewerbslage der deutschen

118) Harms-Kuske-Most, a. a. O., S. 184.
119) Baur, Wirtschaftsformen der Binnenschiffahrt, in: Zeitschr. f. Binnenschiffahrt, 1934, H. 1/2, S. 3.
120) Baur, a. a. O., S. 3.

Binnenschiffahrt“[121]) zu dieser Frage an, daß die Binnenschiffahrt leistungsmäßig über ein Viertel des gesamten deutschen binnenländischen Güterverkehrs bewältigt; nach Güterarten unterteilt zeigt sich in den im Jahre 1933 durch die deutsche Binnenschiffahrt ausgeführten Transporten folgendes Bild:

73% aller Transporte an Schwefelkiesen und Schwefelkiesabbränden
67% aller Eisenerztransporte
40% aller Getreide-, Mehl-, Salz-, Papierholz- und Petroleumtransporte
20% aller Eisen- und Stahltransporte

wurden von der deutschen Binnenschiffahrt ausgeführt. „Das beweist, daß die verschiedenen Nachteile der Wasserstraßenbeförderung von der Wirtschaft nicht so schwer gewertet werden, daß die offensichtlichen Vorteile dieser Beförderungsleistungen überwiegen“[122]).

Daß die Binnenschiffahrt einen bedeutenden Faktor in der deutschen Wirtschaft darstellt, zeigen auch Zahlen aus „Wirtschaft und Statistik“ über die Entwicklung der deutschen Binnenflotte in den letzten drei Jahren.

	1935	1934	1933
Schiffe insgesamt: Zahl	17.726	17.883	17.785
Tragfähigkeit in 1000 t	6.381,7	6.442,1	6.439,4
Maschinenstärke in 1000 PS	764,9	750,0	736,6
davon *Schlepper*			
Anzahl	2.280	2.251	2.236
Tragfähigkeit in 1000 t	503,7	497,5	496,5
Maschinenstärke in 1000 PS	221	221	222
Andere Schiffe mit eigener Triebkraft			
Anzahl	2.780	2.696	2.605
Tragfähigkeit in 1000 t	395,9	377,0	352,9
Maschinenstärke in 1000 PS	261,2	252,5	240,1
Schiffe ohne eigene Triebkraft			
Anzahl	12.666	12.886	12.944
Tragfähigkeit in 1000 t	5.891,4	5.970,4	5.990,1
Maschinenstärke in 1000 PS	465	463	463

Daraus ergibt sich, daß die Gesamtzahl der deutschen Binnenschiffe im letzten Jahr etwas zurückging, daß die Maschinenstärke jedoch zugenommen hat. Diese Tatsache ist auf die Motorisierung und Modernisierung der Schiffe zurückzuführen, die Abnahme liegt lediglich bei den Maschinen ohne eigene Triebkraft, während sich die Zahl der Schlepper und Schiffe mit eigener Triebkraft leicht erhöht hat. Das gleiche Bild zeigen auch die Neubauten an Binnenschiffen, wie

121) Welker, Struktur und Wettbewerbslage der deutschen Binnenschiffahrt, in: Der Deutsche Volkswirt, 12. 7. 1935.
122) Welker, a. a. O.

sie sich nach „Wirtschaft und Statistik“[123]) für die Jahre 1933 und 1934 ergeben. Danach betrugen die Neubauten in Deutschland für deutsche Rechnung:

	1934	1933
Schlepper	15	9
Maschinenstärke in 1000 PS	3515	1660
Andere Schiffe mit eigener Triebkraft	28	11
Tragfähigkeit in 1000 t	13.734	5.151
Maschinenstärke in 1000 PS	6.781	3.245
Schiffe ohne eigene Triebkraft	11	7
Tragfähigkeit in 1000 t	2 406	1.658

Auch über die Leistungen der deutschen Binnenschiffahrt sind vom Statistischen Reichsamt Zahlen veröffentlicht worden, die aufzeigen, wie sich die Binnenschiffahrt in der Krise relativ widerstandsfähiger als die Reichsbahn gezeigt hat. So betrug der Rückgang der Transportleistungen vom Jahre 1930 zum Jahre 1931 bei der Binnenschiffahrt nur 11%, bei der Reichsbahn dagegen 16%.

Beförderungsmengen und Verkehrsleistungen[124])	Binnenschiffahrt beförderte Güter in Mill t	Binnenschiffahrt tkm-Leistungen Mill tkm	Reichsbahn beförderte Güter in Mill t	Reichsbahn tkm-Leistungen Mill tkm
1913	96	20 883	467	57 282
1928	108	22 963	481	73 180
1929	110	23 238	486	76 382
1930	105	23 029	400	61 010
1931	87	20 575	326	51 208

Die vorstehenden Ausführungen haben gezeigt, daß es sich bei der Binnenschiffahrt, dem Hauptarbeitsgebiet der deutschen Schiffshypothekenbanken, um einen durchaus beachtlichen und wertvollen Zweig des deutschen Verkehrswesens handelt, dessen weitere Förderung nur erwünscht sein kann und von zuständiger Seite auch erstrebt wird. Wenn die Binnenschiffahrt heute durch die fast vollständige Umstellung des deutschen Exports von Massengütern auf Fertigfabrikate in einer Weise gehemmt ist, fallen ihr doch gerade beim Erstarken des deutschen Binnenmarktes neue wichtige Aufgaben zu.

Neben der Notwendigkeit der Förderung der Binnenschiffahrt aus allgemeinen wirtschaftspolitischen Erwägungen heraus ist das Überwiegen dieser Betriebe als Kreditnehmer für die deutschen Banken ein günstiges Moment, da die Risiken in der Binnenschiffahrt aus verschiedenen Ursachen geringer sind als in der

123) Wirtschaft und Statistik, 1935, S. 398.
124) Stat. Jahrbuch für das Deutsche Reich, 1932.

Seeschiffahrt. Dieser Tatsache trägt das Schiffsbankgesetz z. B. in der Bestimmung Rechnung, daß die Dauer des Darlehens bei Seeschiffen auf zehn, bei Binnenschiffen dagegen auf zwölf Jahre festgesetzt ist. Der Abnutzungsgrad ist bei Binnenschiffen geringer, auch bestehen hier kaum Verlustmöglichkeiten.

Auf der anderen Seite ist eine übermäßige Konzentration auf die Binnenschifffahrt, wie sie gerade beim Hamburger Institut — hier wohl bedingt durch staatlichen Einfluß — in Erscheinung tritt, auch nicht das Erstrebenswerte. Bei der augenblicklichen Devisenknappheit hat die Trampschiffahrt, die seit dem Weltkrieg in der ganzen Zeit zurückgegangen war, erneut an Bedeutung gewonnen, und auch die Hochseefischerei hat in den letzten Jahren einen Aufschwung genommen, der ihre finanzielle Unterstützung als berechtigt und rentabel erscheinen läßt.

Auf die Schwierigkeiten der Kapitalbeschaffung für die deutsche Trampschiffahrt ist umso häufiger hingewiesen worden, je größer die Notlage in diesem Schiffahrtszweig wurde, zuletzt in der Hamburger Dissertation von Nübel aus dem Jahre 1936.

Vor dem Krieg setzte sich die Welttonnage aus 60% Linienschiffahrt und 40% Trampschiffahrt zusammen. Bei dem Wiederaufbau der Handelsflotten zeigte sich nach dem Krieg die Tendenz, die Großunternehmungen und Linienreedereien zu bevorzugen. Die Folge war ein Absinken der Tramptonnage auf einen Anteil an der Welthandelstonnage von 20%. Wenn die Leistungsfähigkeit der Trampschiffahrt durch besonders intensive Modernisierung der Fahrzeuge auch nicht in dem gleichen Verhältnis wie ihr zahlenmäßiger Anteil an der Welttonnage zurückging, so ist es doch eine Tatsache, daß die wilde Frachtfahrt neben den Linienreedereien in den Hintergrund trat. Dieser Zustand wurde in der Wirtschaftskrise noch dadurch verschärft, daß die Schiffe der Linienreedereien, die nicht über genügend Frachtgüter verfügten, sich beispielsweise auch an den Getreidetransporten am La Plata beteiligten und hier die kleineren Trampschiffe unterboten. Auch hat der zurückgehende Export englischer Kohle einen ungünstigen Einfluß auf das Geschäft der Trampreedereien gehabt[125]). In einem Aufsatz „Die Bedeutung der internationalen Trampschiffahrt" weist Schulz-Kiesow allerdings eine Zunahme der Trampschiffahrt der Welt für die letzten Jahre nach und kommt zu dem Schluß, daß bei einem Bestand der Welthandelsflotte am 1. 7. 1934 von 45,4 Mill. B.R.T. eine Tramptonnage von 16—19 Mill. B.R.T. vorhanden war, das würde bedeuten, daß die Tramptonnage im Jahr 1936 wieder 40% der Welthandelstonnage ausmacht.

Nach diesen Angaben würde die Trampschiffahrt durchschnittlich die Hälfte aller Gütertransporte über See ausführen, während ihr Anteil an den Gütertransporten vor dem Kriege zwei Drittel betrug.

Über das Verhältnis von Linien- und Trampschiffsverkehr im Hamburger Hafen in den Jahren 1929 bis 1933 hat der Wirtschaftsdienst Zahlen veröffentlicht, denen die folgende Aufstellung[126]) entnommen ist:

---

125) Schulz-Kiesow, Die Bedeutung der internationalen Tramschiffahrt, in: Wirtschaftsdienst, 6. 12. 1935, S. 1656.

126) Wirtschaftsdienst, 27. 7. 1934.

Linien- und Trampschiffahrt

(Ausgehender Verkehr in 1000 NET)

	1933	1932	1931	1930	1929
Deutsche Schiffe insgesamt	7.887	8.159	9.332	9.919	10.078
Davon Liniendienste	5.351	5.528	6.337	6.709	6.949
Andere Fahrzeuge	2.536	2.631	2.985	3.210	3.129
Ausländische Schiffe insgesamt	9.965	10.015	11.320	12.285	12.057
Davon Liniendienste	4.851	4.795	5.340	5.833	5.484
Andere Fahrzeuge	5.114	5.220	5.980	6.452	6.579
Gesamter ausgehender Verkehr	17.852	18.174	20.642	22.205	22.135
Davon Liniendienste	10.202	10.323	11.677	12.542	12.433
Trampverkehr	7.650	7.851	8.965	9.663	9.702

Hiernach beträgt der Anteil der Linienschiffahrt am Schiffsverkehr im Hamburger Hafen rund 60%.

In der zitierten Arbeit von Nübel wird betont, welche Gefahren sich aus der Überalterung heraus für die Konkurrenzfähigkeit der deutschen Trampschiffahrt, die zudem noch mit außerordentlich hohen Löhnen und sozialen Abgaben rechnen muß, ergeben, allein schon im Hinblick auf die Tatsache, daß die Einfuhr von zahlreichen Rohstoffen, wie z. B. Ölfrüchten, nach Deutschland zum großen Teil durch ausländische Trampschiffe erfolgt.

Im Jahre 1930 hatte schon Sachs[127]) auf die schwierige Lage der deutschen Trampschiffahrt im Wettbewerb mit den Ostseerandstaaten hingewiesen. Danach waren im Jahre 1930 25% der in der Ostseefahrt beschäftigten Trampschiffe über 30 Jahre alt. Da es sich in der Ostsee nur um verhältnismäßig geringe Entfernungen handelt, ist eine durchgreifende Modernisierung der deutschen Tramptonnage für die anderen Schiffahrtsgebiete noch weit dringlicher.

Es sind in den letzten Jahren zahlreiche Vorschläge in Richtung auf eine Abwrackaktion laut geworden. In den Jahren 1932 und 1933 wurden der deutschen Trampschiffahrt zu Abwrackzwecken 4 Millionen Mark von der Regierung zur Verfügung gestellt, doch rechtfertigt die wenn auch langsam ansteigende Beschäftigung in der Trampschiffahrt und die in den letzten Jahren durchweg günstige Lage der Küstenschiffahrt auch über das Ausmaß des Abwrackens hinaus eine Vergrößerung der deutschen Tramptonnage durch Neubauten rentabler Einheiten.

Auf diesem Gebiet liegen für die deutschen Schiffskreditinstitute große Aufgaben, denn durch die vorhergegangenen schweren Jahre werden die Trampreeder selbst kaum in der Lage sein, den Aufbau der deutschen Tramptonnage aus eigenen Mitteln zu finanzieren. Auch die Modernisierung der vorhandenen Fahrzeuge, die gerade im Lauf der nächsten Jahre erforderlich sein wird, be-

127) Hans Sachs, Die Trampschifftahrt in der Ostsee, Hamburg 1930, S. 109.

ansprucht bedeutende Mittel, so daß sich auch hier für die deutschen Schiffsbanken volkswirtschaftlich dringende und erwünschte Geschäftsmöglichkeiten bieten.

Daß die Förderung der Trampschiffahrt für die deutschen Banken nicht nur aus eigenen Rentabilitätserwägungen heraus sondern auch im Interesse der deutschen Volkswirtschaft geboten ist, zeigen die Beträge, die deutsche Trampschiffe in den letzten Jahren trotz des relativ geringen Geschäftsvolumens an Devisen für ihre Transporte vereinnahmten.

Die Erträge der Trampreedereien fallen entweder in Devisen an oder sind Reichsmark-Einnahmen von deutschen Verladern.

Bei Benutzung eines ausländischen Fahrzeugs hätten für letztere Transporte naturgemäß die Frachten in Devisen bezahlt werden müssen. Die Frachteinnahmen sind also direkte Devisenzugänge oder stellen eine Ersparnis von Devisenzahlungen an das Ausland dar.

Die Frachteinnahmen (RM und Devisen) der deutschen Linien- und Trampreedereien betrugen (in Mill. RM):

	1933	1932	1931
Linienverkehr	259	295	399
Trampverkehr	62	55	95
Zusammen	321	350	494[128])
Anteil der Trampschiffahrt	23,9%	18,6%	23,9%

Diese Zahlen zeigen, daß die deutsche Trampschiffahrt nicht nur einen bedeutenden Anteil am Devisenaufkommen der deutschen Schiffahrt hat, sondern daß ihr Einkommen in der Krise auch verhältnismäßig stabil geblieben ist.

Vor allen Dingen im Hinblick auf die von Staatsrat Eßberger wiederholt ausgesprochene Tendenz bei der Spitzenvertretung der deutschen Seeschiffahrt, die deutsche Trampschiffahrt weitgehend zu fördern, da sie bei der heutigen Struktur der Weltschiffahrt relativ am günstigsten arbeite, liegen auf diesem Gebiet die Hauptaufgaben der deutschen Schiffshypothekenbanken.

In der den Geschäftsberichten der Banken entnommenen Aufstellung über die Zusammensetzung der beliehenen Objekte findet sich ein nicht unbedeutender Posten „Fischdampfer". In der Presse und in Wirtschaftsbenrichten ist während der letzten Jahre immer wieder auf das günstige Arbeiten der deutschen Hochseefischerei hingewiesen. Dieser Schiffahrtszweig dient einer Verbreiterung der deutschen Ernährungsgrundlage und hat gerade bei den heutigen wirtschaftspolitischen Anschauungen und Verhältnissen eine Zukunft.

Nach dem „Jahresbericht über die deutsche Fischerei 1927 des Reichsministeriums für Ernährung und Landwirtschaft" setzte sich der Bestand an Fischerfahrzeugen in den hauptsächlichsten hierfür in Frage kommenden Ländern folgendermaßen zusammen:

---

128) Wirtschaftsdienst, 12. 10. 1934.

	Dampfer	Motorfahrzeuge	Segelfahrzeuge	Sonstige Fahrzeuge	Insgesamt
Norwegen	366	17896	300	45705	64267
Schweden	45	4871	—	11960	16876
Dänemark	6	5082	2975	7421	15459
Deutschland	465	1690	66	10901	13122
Holland	228	427	408	4166	5229
England	1828	2670	2118	1731	8347
Schottland	1478	1863	3615	—	6956
Irland	13	456	1670	2784	4923[129])

Bei der Förderung der deutschen Hochseefischerei von Regierungsseite ist es wahrscheinlich, daß heute die Zahl der deutschen Fischerfahrzeuge bedeutend höher ist. In diesem Sinne spricht auch der letzte Geschäftsbericht der Schiffspfandbriefbank in Berlin von einer lebhaften Neubautätigkeit in der deutschen Hochseefischerei und weist unter den Zahlen der neu abgeschlossenen Darlehnsverträge einen beträchtlichen Prozentsatz an Seeschiffen — 46% — auf, in dem die Fischdampfer mit enthalten sind.

Eine Untersuchung des Anteils der Fischereifahrzeuge an den verpfändeten Schiffen führt zu der Feststellung, daß in Bezug auf den Geschäftskreis der drei Banken Unterschiede bestehen.

Es fällt in diesem Zusammenhang auf, daß beispielsweise die Berliner Bank im Jahre 1931 21 Fischdampfer und 33 Frachtschiffe beliehen hatte, das Duisburger Institut im Jahre 1934 dagegen nur insgesamt 9 Seeschiffe und die Hamburger Bank im Jahre 1934 30 Seeschiffe. Eine Anfrage über eine evtl. regionale Aufteilung ihres Geschäftes haben die Banken dahingehend beantwortet, daß eine derartige Aufteilung unter den Instituten nicht besteht, daß die Hamburger Bank Kähne auf den märkischen Gewässern ebensogut beleiht wie die Berliner Bank Elbdampfer; auch ist das Duisburger Institut nicht nur auf den westlichen Wasserstraßen sondern auch auf Donau, Weser, Elbe und den östlichen Wasserstraßen vertreten und erstrebte im vergangen Jahre eine Ausdehnung der Beleihung von Seeschiffen, die bis zu diesem Zeitpunkt nur 5% der beliehenen Fahrzeuge ausgemacht hatten.

Wenn demnach auch keine prinzipielle Festlegung auf bestimmte Gebiete seitens der Banken erfolgte, läßt sich doch feststellen, daß die Haupttätigkeit der Banken regional bestimmt ist. Dies ergibt sich aus der bereits erwähnten Tatsache, daß Schiffsbeleihungsinstitute sehr stark auf die persönliche Fühlung mit ihrem Kundenkreis Wert legen müssen. Gerade da der Schiffskredit auch heute noch zu einem gewissen Teil Personalkredit ist, muß die Bank die Menschen und die Verhältnisse in der Schiffahrt kennen.

129) Jahresbericht über die deutsche Fischerei 1927 des Reichsministeriums für Ernährung und Landwirtschaft, S. 20.

Aus den in den Geschäftsberichten der Banken enthaltenen Hinweisen kann daher entnommen werden, daß sich das Duisburger Institut vorzugsweise mit der Beleihung der Rheinschiffe befaßt, während die Hamburger Bank ihre Hauptinteressen in der Elbe- und Weser-Schiffahrt hat. Sie begründete diese Tatsache allerdings mit den vertraglichen Bindungen für die Verwendung der vom Reich zur Verfügung gestellten Kredite. Daneben werden in Hamburg noch Küstenfahrzeuge beliehen. Aus den Berichten der Berliner Schiffspfandbriefbank wird ein besonderes Interesse dieses Instituts an der östlichen Binnenschiffahrt sowie an der Hochseefischerei ersichtlich. Soweit die Verwendung der Kredite nicht durch das Reich vorgeschrieben war, hat man in Berlin vorzugsweise Fischdampfer und andere Seefahrzeuge sowie ostdeutsche Binnenschiffe beliehen.

b) Bei der Betrachtung des Passivgeschäftes der deutschen Schiffshypothekenbanken treten die großen Schwierigkeiten der Kapitalbeschaffung für diese Institute in Erscheinung. In den vorstehenden Ausführungen ist wiederholt darauf hingewiesen worden, daß der Schiffskredit auch heute noch teilweise Personalkredit ist. Diese Feststellung gilt jedoch nicht nur für die Aktivseite des Schiffsbeleihungsgeschäftes: auch für den Geldgeber, den Aktienbesitzer wie den Pfandbriefgläubiger spielt das persönliche Moment eine entscheidende Rolle, die auch bei der Weiterentwicklung des Schiffskredits auf dem vom Hamburger Seerechtsausschuß in Aussicht genommenen Weg — daß nämlich die Banken die Hypotheken weiter veräußern sollen, um dadurch Mittel zu Neuausleihungen zu erhalten — von Bedeutung sein wird. Wenn nicht besondere Maßnahmen zur Erweiterung des Schiffskredits getroffen werden, wird es sich bei den Geldgebern für die Schiffahrt immer um Kreise handeln, die selbst an der Schiffahrt, dem Schiffbau und Schiffsversicherungswesen interessiert und hierfür mehr oder weniger sachverständig sind.

Der Absatz der Schiffspfandbriefe stockt seit mehreren Jahren vollständig. Ein großer Teil der ausgegebenen Schiffspfandbriefe, mindestens 50%, befindet sich in Reichsbesitz, die anderen Pfandbriefe sollen nach Angaben der Schiffsbanken in Sparerkreisen untergebracht sein. Die Pfandbriefe der Deutschen Schiffskreditbank in Duisburg werden an der Rheinisch-Westfälischen Börse in Düsseldorf im amtlichen Verkehr notiert, die Pfandbriefe der Deutschen Schiffspfandbriefbank AG an der Berliner Börse. Die Pfandbriefe des Hamburger Instituts werden an der Hamburger Börse notiert und standen Anfang April 1936 auf 92%, während der durchschnittliche Pfandbriefkurs deutscher Hypothekenbanken zum gleichen Zeitpunkt 96,31 war. Diese Papiere standen Ende März 1936 auf 95,25%. Die Zahlen besagen nur dann etwas, wenn man Pfandbriefkurse anderer Hypothekenbanken gegenüberstellt. Die Aktien der deutschen Schiffshypothekenbanken dagegen werden nicht notiert.

Sie befinden sich in den Händen von Privatpersonen, industriellen Unternehmungen, Reedereien, Werften und Banken. Da weitere Angaben dieser Art von den Instituten naturgemäß schwer zu erhalten sind, können Rückschlüsse in dieser Richtung vielleicht aus nachstehender Aufstellung über die Kreise, denen die Aufsichtsratsmitglieder angehören, gezogen werden.

Zusammensetzung der Aufsichtsräte der deutschen Schiffsbanken im Jahre 1935.

	Hamburg	Duisburg	Berlin
Regierungsbeamte	1	—	1
Banken	6	5	6
Versicherungen	1	—	1
Schiffahrt	3	2	—
Juristen	—	1	1
Schiffbau	—	3	1

Bei allen drei Instituten ist die Zahl der Bankkreisen angehörenden Aufsichtsratsmitglieder sehr groß. Als Erläuterung zu diesem Posten sollen nachstehend die an den Schiffskreditinstituten interessierten Banken genannt werden:

Hamburg

1 Mitglied der Vereinsbank Hamburg,
1 Mitglied der Commerz- und Privatbank, Hamburg,
1 Mitglied der Oldenburgischen Landesbank,
1 Mitglied des Bankhaus Dreyfus,
1 Mitglied des Hauses M. M. Warburg, Hamburg,
1 Mitglied des Zentralausschusses der Reichsbank sowie der Commerz- und Privatbank.

Duisburg

1 Privatbankier,
1 Mitglied der Commerz- u. Privatbank,
1 Mitglied des Bankhauses Hirschland,
1 Mitglied der Deutschen Bank u. Discontoges.,
1 Mitglied der Dresdner Bank.

130)

	Duisburg					
Jahr	gewährte Zahl	Darlehen Betrag in 1000 RM	Ausgegebene Pfandbriefe	Deckungsfähige Darl. zu umlauf. Pfandbriefen	gewährte Zahl	Darlehen Betrag in 1000 RM
1935					386	3 600
1934	301	4 479	4 422	101,0%	425	3 971
1933	254	4 111	4 451	92,3%	431	3 988
1932	227	4 180	4 468	93,5%	439	4 588
1931	223	4 469	4 465	100,1%	477	5 054
1930	188	4 426	4 405	100,5%	477	5 196
1929	145	4 316	4 313	100,1%	393	4 889
1920	66	7 934	7 551	100,4%	272	21 907

Berlin

1 Mitglied der Dresdner Bank,
1 Mitglied der Reichs-Kredit-Gesellschaft AG,
1 Mitglied der Berliner Handelsgesellschaft,
1 Mitglied der Vereinsbank, Hamburg,
1 Mitglied der Deutschen Bank und Disconto-Gesellschaft,
2 Juristen.

c) Die folgende Zahlenübersicht[130]) soll eine Vervollständigung des Bildes von dem Geschäft der deutschen Schiffshypothekenbanken bringen. Es sind für die Jahre 1929 bis 1934 bezw. 1935 die Zahlen der gewährten deckungsfähigen Schiffsdarlehen aufgeführt sowie die Beträge der im Umlauf befindlichen Schiffspfandbriefe. In der letzten Spalte der Aufstellung ist für jede Bank die jeweilige Deckung der ausgegebenen Pfandbriefe durch Darlehen in Prozentzahlen ausgedrückt. Entsprechend den Bestimmungen des Schiffspfandbriefgesetzes stellen die Banken dem Treuhänder eine Ersatzdeckung in Bargeld oder deckungsfähigen Wertpapieren zur Verfügung, sobald sie einmal nicht genügend Darlehen ausgegeben haben, um den Pfandbriefumlauf decken zu können. Die folgenden Zahlen sollen ein Bild von der Verhältnis zwischen Kapitalangebot und -nachfrage bei den Banken in den letzten Jahren geben einschließlich der aus Reichsmitteln gewährten Gelder. Um ein klares Bild zu erhalten, ist die evtl. gestellte Ersatzdeckung nicht mit berücksichtigt.

Zur weiteren Übersicht über das Geschäft der Banken ist die Zahl der ausgegebenen Darlehen ebenfalls genannt, zum Vergleich wurde das Jahr 1920 mit aufgeführt.

Das Zahlenbild zeigt für alle drei Institute die gleiche Entwicklung. Im Jahre 1929 war die Nachfrage nach Darlehen stärker als die verfügbaren Mittel, sodaß der Darlehnsbetrag im Verhältnis zu den ausgegebenen Pfandbriefen sehr hoch erscheint. In den folgenden Jahren rückläufiger Geschäftsentwicklung mußten die Banken mehr Vorsicht walten lassen, die Darlehnsbeträge vermindern sich, und

Berlin		Hamburg			
Ausgegebene Pfandbriefe	Deckungsfähige Darl. zu umlauf. Pfandbriefen	gewährte Zahl	Darlehen Betrag in 1000 RM	Ausgegebene Pfandbriefe	Deckungsfähige Darl. zu umlauf. Pfandbriefen
3 748	96,6%				
3 958	100,3%	508	3 954	3 987	96,4%
4 061	98,2%	471	3 931	3 980	98,7%
4 406	104,1%	489	4 132	4 013	102,9%
4 681	108 %	434	3 941	4 007	98,3%
4 676	111,1%	403	3 898	3 985	97,9%
4 299	111,3%	298	3 231	3 047	106,0%
20 301	104,5%	43	10 161	10 000	101,5%

die Pfandbriefdeckung besteht größtenteils nicht mehr zu 100% aus Schiffsdarlehen, sodaß die Ersatzdeckung einspringen muß.

Die absoluten Beträge der im Umlauf befindlichen Pfandbriefe sinken in den letzten Jahren bei Hamburg und Berlin, während bei Duisburg im Jahre 1934 eine leichte Steigerung festzustellen ist.

Aus den genannten Zahlen geht ferner hervor, daß sich in den 5 Jahren von 1929 bis 1934 bei allen drei Instituten die Neigung zeigt, zum Zweck einer besseren Risikoverteilung ihre Mittel in kleineren Durchschnittsbeträgen an eine größere Zahl von Schiffern auszugeben. Während in Duisburg 1929 145 Darlehen im Gesamtbetrag von RM 4,3 Millionen Mark ausgegeben waren, betrugen die gleichen Zahlen im Jahre 1934: 301 Darlehen über insgesamt 4,4 Millionen Mark. Ähnlich ist die Entwicklung in Hamburg, während die Zahlenverhältnisse in Berlin konstanter blieben. Gegenüber dem Jahre 1920 tritt die Verteilung der Gelder auf eine größere Anzahl von Fahrzeugen besonders deutlich hervor.

Einen Überblick über die Geschäftsergebnisse der deutschen Schiffskreditinstitute in den letzten Jahren bietet eine Gegenüberstellung der von ihnen auf das eingezahlte Aktienkapital verteilten Dividenden:

Jahr	Hamburg eingez. AK/Div.	Berlin AK/Div.	Duisburg AK/Div.
1928	261' 8%	1000' 0%	302' 8%
1929	„ 10%	„ 7%	„ 8%
1930	„ 10%	„ 7%	„ 8%
1931	„ 6%	„ 5%	„ 8%
1932	„ 6%	„ 5%	„ 8%
1933	„ 6%	„ 5%	„ 8%
1934	„ 6%	„ 5%	„ 8%
1935	„ 6%	„ 6%	„ 8%

Schluß.

In den vorangegangenen Kapiteln ist die Entwicklung der deutschen Schiffskreditinstitute besprochen worden, ihre geschichtlichen Voraussetzungen, ihre rechtlichen Grundlagen, ihre Stellung unter den Schiffsbanken anderer Länder sowie ihr Geschäftskreis. Die augenblickliche finanzielle Lage derjenigen Schiffahrt, für die die Finanzierung durch Schiffshypotheken überhaupt in Frage kommt, spiegelt sich am besten in den letzten Geschäftsberichten der drei deutschen Schiffsbanken wieder.

Danach zeigt sich im letzten Jahr ein langsamer Anstieg in der deutschen Schiffahrt wie im Schiffbau. Von den zehn Millionen Mark Schiffspfandbriefen, die sich das Reich der Duisburger und Hamburger Bank zusammen abzunehmen verpflichtete, sind im Jahr 1935 2,5 Millionen Mark Darlehen für den Neubau kleinerer, besonders rentabler Seeschiffe gewährt worden. Darüber hinaus besteht jedoch zurzeit ein erhöhter Kreditbedarf in der Schiffahrt. Die Baubestände der deutschen Werften haben sich Ende 1935 gegenüber Ende 1934 verdoppelt. Das Bedenkliche an der Lage für die deutschen Werften ist die Tatsache, daß die Bauaufträge für fremde Rechnung größer waren als die für deutsche.

Dieser Umstand ist zu einem großen Teil auf die Verwertung ausländischer Markguthaben und auf die Kompensation von Warenlieferungen — man braucht nur an die Tankschiffneubauten der ausländischen Mineralölfirmen zu denken — zurückzuführen. Für die deutschen Werften bedeutet dies jedoch im Hinblick auf die Währungsabwertungen in den anderen Ländern, daß sie für den hohen Anteil der Auslandslieferungen kaum einen Gewinn erzielen, zumal die Rohstoffpreise auf dem Weltmarkt eine steigende Tendenz aufweisen.

So sehr diese Auslandsaufträge für die Devisenlage eine Erleichterung bringen, fehlt es den deutschen Werften daneben doch noch an Inlandsaufträgen, die ihnen durch Verminderung der fixen Kosten die Durchhaltung konkurrenzfähiger Exportpreise ermöglichen.

Auf den westdeutschen Wasserstraßen ist die Binnenflotte in den letzten Jahren modernisiert worden. Für Ostdeutschland und das Elbegebiet besteht ein Neubauverbot für Binnenschiffe, soweit nicht in demselben Umfang wie die geplanten Neubauten abgewrackt wurde.

Trotz dieser Schwierigkeiten besteht infolge der Wasserstraßenpolitik der Reichsregierung auch aus den Kreisen der Binnenschiffahrt heraus eine vermehrte Nachfrage nach Darlehen, der beispielsweise das Berliner Institut infolge des stockenden Pfandbriefabsatzes nicht entsprechen konnte.

Die Lage der Hochseefischerei ist zurzeit so günstig, daß einzelne Reedereien ohne staatliche Hilfe Neubauten in Auftrag geben, und auch in der Küstenschiffahrt zeigte sich im Jahr 1935 trotz der Devisen- und Exportschwierigkeiten eine weitere Belebung. Die Schuldner der Banken sind allgemein ihren Verpflichtungen nachgekommen, nur die Hamburger Schiffsbeleihungsbank berichtet von Zinsrückständen aus der Binnenschiffahrt.

Die Aufhebung des Vollstreckungsschutzes für die Binnenschiffahrt hat keinen wesentlichen Einfluß auf das Verhalten der Schiffsbanken gehabt, nur das Hamburger Institut hat daraufhin die Zwangsvollstreckung in zwei Binnenschiffe in die Wege geleitet. Für die in einem früheren Kapitel gemachte Feststellung, daß den Banken aus dem Erwerb von Schiffen zur Verhütung von Verlusten an Pfandrechten kein Schaden entstanden ist, bringen die neuesten Veröffentlichungen eine Bestätigung, indem in dem Hamburger Geschäftsbericht erwähnt wird, daß die Bank zwei auf diese Weise erworbene Schiffe mit einem Gewinn von insgesamt RM 6394,— weiter veräußern konnte.

In der Erwartung einer neuen Geschäftsbelebung hat die Deutsche Schiffsbeleihungsbank in Hamburg die noch ausstehenden 75% ihres Aktienkapitals nachgefordert und sich damit die Mittel zu neuer Kreditgewährung verschafft.

Der Gesamteindruck von der augenblicklichen Lage der deutschen Schiffshypothekenbanken ist der, daß sie zurzeit nicht den an sie aus der Schiffahrt herantretenden Anforderungen entsprechen können. Die Hauptursache hierfür besteht in dem Stocken des Pfandbriefabsatzes. Der Kapitalmarkt ist für absehbare Zeit ausschließlich der öffentlichen Hand vorbehalten, und es ist nicht beabsichtigt, die zurzeit bestehende Emissionssperre aufzuheben. Auch von den deutschen Realkreditinstituten wird auf eine Lockerung der Emissionssperre hingewirkt, da sich auch bei diesen Instituten eine intensive Geschäftsbelebung feststellen läßt und da das anlagesuchende Publikum seine Mittel zum Zweck der besseren Risikoverteilung nach Möglichkeit in verschiedenartigen Papieren anzulegen sucht. Die Kapitalmarktlage ist jedoch derartig, daß sich von dieser Seite keine Erleichterung für die Kapitalbeschaffung der deutschen Schiffsbanken erwarten läßt.

Eine andere Möglichkeit, der Schiffahrt die erforderlichen Mittel zur Verfügung zu stellen, wäre dadurch gegeben, daß die Schiffspfandbriefe für lombardfähig und mündelsicher erklärt würden. Dann besteht Aussicht, diese Papiere bei den in letzter Zeit außerordentlich liquiden Sparkassen sowie bei Versicherungsgesellschaften und Berufsgenossenschaften unterzubringen. Wie weit diese Bestrebungen Erfolg haben können, läßt sich zurzeit nicht übersehen, doch läßt die Tatsache, daß Sparkassen gelegentlich direkte Schiffskredite gegen hypothekarische Sicherheit einräumen, diesen Weg der Kapitalbeschaffung für die deutschen Schiffsbanken als nicht aussichtslos erscheinen.

Ein anderer Weg, um den deutschen Schiffskredit zu beleben, ist in der von Schulz-Kiesow im Jahre 1934 vorgeschlagenen Bevorschussung von Frachtforderungen gegeben. In Japan bildet diese Form der Kreditgewährung bereits seit einer Reihe von Jahren einen Teil des Darlehnsgeschäftes der Industriebank von Japan, die auf diesem Gebiet gute Gewinne erzielte und andererseits dadurch auch die japanische Trampschiffahrt unterstützt. Bei der Bevorschussung der Frachtenforderung handelt es sich um einen k u r z fristigen Bankkredit vor allen Dingen für die Trampschiffahrt. Wenn bisher auch durchweg Probleme des l a n g fristigen Schiffskredites behandelt wurden, so soll doch diese Möglichkeit zur Hebung des Geschäftes der deutschen Schiffsbanken erwähnt werden.

Durch eine derartige Förderung könnte der gesamte Schiffskredit gestärkt

werden. Von einer erleichterten kurzfristigen Kreditgewährung erwartet Schulz-Kiesow eine Belebung der gesamten deutschen Trampschiffahrt.

„Die Lösung des Problems des Mobiliarkredites ist für die deutsche Trampschiffahrt ebenso wichtig, wie diejenige des Immobiliarkredites in Form von Schiffshypotheken“[131]).

Nach diesem Vorschlag würden sich die Schiffsbanken von dem Trampreeder die Frachtforderung für das ihm gegebene Darlehen abtreten lassen. Für die Schiffsbeleihungsbanken läge in der Durchführung eines derartigen Planes noch der Vorteil, daß sie einen Teil ihrer Mittel liquide anlegen könnten, was für sie bei dem Überwiegen der als Anlagekredite gegebenen Darlehen wertvoll sein kann.

Ein anderer, in den letzten Jahren in der Presse häufig vorgeschlagener Weg, den deutschen Schiffskredit wieder zu beleben, ist die Gründung einer Seebeleihungsbank in Hamburg.

Es hat sich beispielsweise Staatsrat Eßberger im Jahre 1934 anläßlich einer Pressebesprechung dahingehend geäußert, daß es nicht beabsichtigt sei, die deutsche Schiffahrt ständig mit Subventionen zu fördern, sondern sie vielmehr durch eine Umorganisation leistungsfähiger zu gestalten.

„Eine weitere Hilfe werde deshalb nicht gefordert, lediglich auf baldige Gründung einer leistungsfähigen Schiffshypothekenbank müsse Wert gelegt werden. Die schon vorhandenen drei Schiffshypothekenbanken in Deutschland seien vornehmlich auf die Binnenschiffahrt eingestellt und könnten auch da nicht alle Bedürfnisse erfüllen“[132]).

Für den Gedanken einer neuen, auf die Seeschiffahrt spezialisierten Schiffsbank hätte das Moment gesprochen, daß nach dem schwachen Eindringen der bestehenden Institute in diesen Geschäftszweig und bei den steigenden Kreditbedürfnissen der mittleren Seeschiffahrt ein neues Institut vielleicht mehr Interesse und Anklang auf dem Kapialmarkt gefunden hätte.

Die bestehenden Institute sind gegen eine derartige Neugründung und haben angeführt, daß sie durch ihre fünfzehnjährige Erfahrung und ihren bereits bestehenden Geschäftskreis die neu hinzukommenden Aufgaben leichter und besser erfüllen könnten, als ein erst neu zu gründendes Institut. Sie haben auch auf die günstigere Risikoverteilung durch die gleichzeitige Beleihung von See- und Binnenschiffen hingewiesen und sich eher für eine Zusammenfassung der Kräfte statt einer weiteren Zersplitterung durch eine Neugründung eingesetzt[133]).

Unter dieser erstrebten Zusammenfassung der Kräfte ist allerdings nicht die wiederholt beispielsweise 1931 in der Presse angeregte[134]) Zusammenfassung der drei bestehenden Institute in ein einziges zu verstehen. Eine derartige Fusion hätte zwar eine Vereinheitlichung des deutschen Schiffsbeleihungswesens bedeutet, entspricht jedoch weder den Besonderheiten des Schiffskredits — es sei nur an das persönliche Moment bei der Kreditgewährung erinnert - noch den Bestrebungen

131) Deutsche Verkehrsnachrichten, 13. 2. 1934.
132) Frankfurter Zeitung, 3. 2. 1934.
133) Geschäftsberichte der Berliner und Duisburger Schiffshypothekenbanken vom Jahre 1933.
134) Vossische Zeitung, 23. 1. 1931.

der neuen Wirtschaftspolitik, die eine Erhaltung und Förderung der Mittel- und Kleinbanken bezwecken.

„Entgegen der zur Gewohnheit gewordenen Praxis, staatliche finanzielle Unterstützung zu verlangen, verlangt die Regierung von allen wirtschaftenden Kreisen Deutschlands stärkste eigene Verantwortlichkeit der Person. Mit dieser Auffassung ist man auch der Erkenntnis der Bedeutung der Regionalbanken, der mittleren und kleineren Banken wieder nahegekommen. Denn eines ist zweifelsohne: daß diese regionalen Institute in die Wesensart und die Bedürfnisse ihres Regionalbezirks wesentlich tiefer eindringen können, als das den großen Zentralbanken möglich ist“[135]).

Es wäre in diesem Sinne denkbar, daß die deutschen Schiffsbanken sich auf der Linie von Regionalbanken weiter entwickelten, zumal sich bei ihnen eine Tendenz in dieser Richtung bereits feststellen läßt.

Es gibt kaum einen Zweig der deutschen Wirtschaft, in dem auch heute noch ausländisches Kapital relativ einen derartigen Einfluß hat, wie es in der mittleren Schiffahrt der Fall ist. Zu den Grundlinien der neuen deutschen Wirtschaftspolitik gehört das Streben, die Wirtschaft finanziell vom Ausland unabhängig zu machen. In dem hier in Frage stehenden Sektor der deutschen Schiffahrt liegen die Verhältnisse jedoch noch so, daß es in absehbarer Zeit unmöglich sein wird, ohne ausländisches, vor allen Dingen holländisches Kapital auszukommen. Bei dem Schiffskredit handelt es sich vielmehr auch heute noch um ein Gebiet der deutschen Volkswirtschaft, auf dem das ausländische Kapital nicht verdrängt werden kann und darüber hinaus sogar erwünscht ist.

In Deutschland wird die Kapitalbeschaffung für die Schiffahrt immer auf Schwierigkeiten stoßen, während beispielsweise Holland in der Lage ist, der deutschen Schiffahrt billige Kredite in ausreichendem Maße zur Verfügung zu stellen. In Holland gibt es auch heute noch ein großes Kapitalangebot; dazu kommen die psychologischen Voraussetzungen Hollands als Schiffahrtsland: so wie der Holländer eine Bauart seiner Häuser und Wohnungen liebt, die ihn bei aller Unbequemlichkeit und Enge durch Stiegen und Wandnischen an die Einrichtung im Schiff erinnert, neigt der holländische Sparer viel mehr als der deutsche aus Tradition dazu, seine Mittel in Schiffswerten anzulegen. Für die holländischen Schiffsfinanzierungsinstitute bestehen daher keine Schwierigkeiten der Kapitalbeschaffung. In Deutschland herrscht dagegen ein allgemeines Mißtrauen gegen die „Wasserhypotheken“ — Wasser hat keine Balken — so daß es, ganz abgesehen von der gegenwärtigen Kapitalmarktlage immer schwierig sein wird, hier Schiffspfandbriefe abzusetzen. Aus diesen Erwägungen heraus hat sich auch der Hamburger Seerechtsausschuß der Akademie für Deutsches Recht auf den Standpunkt gestellt, daß das holländische Kapital für die deutsche Schiffahrt unentbehrlich ist.

„Wie aus den Kreisen der Reeder seit Jahren überzeugend geltend gemacht wird, besteht ein gesamtdeutsches Interesse daran, auch in Zukunft den Quell des Auslandskapitals für Schiffskredite nicht versiegen zu lassen“[136]).

---

135) Der Deutsche Volkswirt, 13. Sondernummer, 28. 2. 36, S. 56.
136) Zeitschrift der Akademie für Deutsches Recht, 1935, H. 12, S. 942.

Wenn in den vorangegangenen Abschnitten immer wieder die Schwierigkeiten für das Geschäft der deutschen Schiffshypothekenbanken betont wurden und wenn man in Übereinstimmung mit den Ausführungen des Hamburger Seerechtsausschusses die Unentbehrlichkeit des holländischen Kapitals für die deutsche Schiffahrt bejaht, ergibt sich zwangsläufig die Frage, ob die deutschen Schiffsbanken unter diesen Voraussetzungen in Deutschland eine Existenzberechtigung haben und wo dann ihre Aufgaben liegen.

Daß Schiffskreditinstitute grundsätzlich von Vorteil für die Schiffahrt des eigenen Landes sind, hat gerade die Entwicklung der holländischen Institute gezeigt. Auch in anderen Wirtschaftsländern setzt sich immer mehr die Erkenntnis durch, daß für die Schiffahrtsfinanzierung Spezialbanken erforderlich und nützlich sind, selbst unter der Voraussetzung, daß sie nur mit staatlicher Hilfe gegründet und erhalten werden können. Somit ist es keine Ausnahmeerscheinung im Vergleich zu den anderen Ländern, wenn die deutschen Schiffskreditinstitute seit der Inflation auf staatliche Unterstützung angewiesen waren.

Daneben ist es ferner für ein Land wie Deutschland von Bedeutung, wenn den ausländischen Banken leistungsfähige nationale Kreditinstitute gegenüberstehen, da die ausländischen Banken in der Konkurrenz gegen die deutschen Schiffsbanken günstigere Bedingungen stellen müssen.

> „So erhalten zurzeit die skandinavischen Reedereien das holländische Geld regelmäßig um ⅛ bis ¾% billiger als die deutschen, weil die Holländer gerade bei den besten Objekten doch stark mit den nationalen einheimischen Schiffskreditinstituten rechnen müssen“[137].

Die gegenwärtige Devisenlage in Deutschland verhindert ein weiteres Hereinnehmen ausländischer Kredite. Dabei bleiben diese auf die Dauer durch die Lage der deutschen Wirtschaft durchaus erwünscht. Diese Tatsache ist für die deutschen Schiffshypothekenbanken durch den Fortfall der billigen ausländischen Konkurrenz von Vorteil und wirkt sich für sie gewissermaßen wie ein Schutzzoll aus.

So wie neue Industrien, die an sich noch nicht rentabel arbeiten, unter dem Schutz der Zollmauern aufgebaut und gefördert werden, damit sie im Lauf der Jahre zu konkurrenzfähigen Wirtschaftszweigen erstarken, wäre es denkbar, daß sich die Devisenbewirtschaftung für den Aufbau deutscher Schiffskreditinstitute in der Bedeutung wie ein Erziehungszoll auswirkt. Bei einem späteren Fortfall der Devisenbeschränkungen hätte Deutschland dann dem Ausland leistungsfähige eigene Institute entgegenzustellen.

Der deutsche Kapitalmarkt wird allerdings voraussichtlich niemals einen ausreichenden Absatz niedrig verzinslicher Schiffspfandbriefe ermöglichen. Um die Schwierigkeiten der Kapitalbeschaffung für die deutschen Schiffsbanken zu vermindern, wäre es denkbar, daß ausländisches, vor allen Dingen holländisches, Kapital über die deutschen Banken der Schiffahrt zugeleitet würde auf dem Weg im Ausland aufgenommener Anleihen. Dieser Weg der Finanzierung könnte für alle beteiligten Kreise Vorteile haben, indem die ausländischen Kapitalgeber bei

137) Ellger, a. a. O., S. 10.

der Vermittlung der Kredite durch die deutschen Schiffsbanken zusätzliche Sicherheiten hätten gegenüber der direkten Schiffsbeleihung. Für die deutschen Wirtschaftskreise würden die Vorteile u. a. darin liegen, daß die ausländischen Gelder durch unter staatlicher Aufsicht arbeitende Institute denjenigen Schiffahrtszweigen zugeleitet würden, deren Ausbau jeweils im besonderen nationalpolitischen Interesse liegt. Auf diese Weise könnte der Neubau von Schiffen derart reguliert werden, daß ein Überangebot an Schiffsraum in Schiffahrtskreisen mit absinkender Geschäftstendenz verhindert und andererseits die Modernisierung rentabler Betriebe gefördert würde. Auch hätte der Staat auf diesem Wege einen Einfluß auf das Ausmaß der hereingenommenen Auslandskredite.

Die deutsche Schiffahrt steht heute vor einer grundlegenden Umorganisation. In den Außenhandelsbeziehungen der Wirtschaftsländer sind Wandlungen erfolgt, die auf die der Weltschiffahrt zukommenden Aufgaben nicht ohne Einfluß sind.

> „Es ist ungewiß, ob die großen Linien auch für spätere Zeiten mit dem bisher fast sicher auftretenden Warenverkehr rechnen können, dagegen besteht die Möglichkeit großer und neuer Geschäfte nach durchaus ungewöhnlichen Ländern“[138]).

Diese Veränderungen erfordern ein Anpassen der deutschen Schiffahrt durch erhöhte Beweglichkeit an die ihr zufallenden Aufgaben. Auf den notwendigen Aufbau beispielsweise der deutschen Trampschiffahrt wurde mehrfach hingewiesen. Auf der letzten Jahresversammlung der Royal Mail Lines hat der englische Schiffahrtsführer Lord Essendon[139]) vor allen Dingen auf die Tendenz zu einer allgemeinen Schiffahrts-Nationalisierung hingewiesen, die die entscheidende Bevorzugung der eigenen Schiffahrt vor fremder Flagge zur Folge hat. Unter diesen Umständen ist vor allen Dingen für Deutschland, das für seine Importe noch einen großen Teil ausländischer Trampschiffe beschäftigt, die Förderung des bereits in Angriff genommenen Neuaufbaues seiner Schiffahrt eine dringende Notwendigkeit. Bei einer Hebung ihrer Leistungsfähigkeit durch die vom Seerechtsausschuß vorgeschlagenen Maßnahmen liegen auf diesem Gebiet bedeutende Aufgaben für die deutschen Schiffshypothekenbanken.

---

138) Wirtschaftsdienst, 14. 12. 1934, S. 1700.
139) Frankfurter Zeitung, 16. 4. 1936.

Literatur.

Behn, Das Schiffsregister, Diss. Berlin 1912.

Benecke, W., System des Assecuranz- und Bodmerei-Wesens, Hamburg 1805ff.

Blanke, Das Pfandrecht an Registerschiffen in seiner Bedeutung für die Sicherheit der Kreditgewährung. Diss., Köln 1921.

Blau, Das deutsche Schiffspfandwesen in: Zeitschrift für Binnenschiffahrt, 1931, Heft 5, 6, 7, 10, 11.

— Zur Frage des Schiffskredites in: Bankwissenschaft, 1932.

— Reform des Schiffskredites in: Der deutsche Ökonomist. 1932.

— Die gesetzliche Regelung des Schiffspfandbriefwesens in ihrer Bedeutung für die Binnenschiffahrt in: Ruhr und Rhein, 1932.

Büsch, Theoretisch-praktische Darstellung der Handlung in ihren mannichfaltigen Geschäften, Hamburg 1808.

Christ, Schiffshypothekenbanken, Diss. Greifswald 1920.

— Über Schiffshypothekenbanken, in: Hanseatische Rechtszeitschrift, 1926.

Criekinge, van, l'organisation du système bancaire hollandais de crédit fluvial et maritime et sa capacité du résistance in: La Navigation du Rhin, Jahrg. 13, Nr. 11, November 1935.

Dehning, Schiffbauindustrie in: Handwörterbuch der Staatswissenschaften.

Ebhardt, Die Bedeutung der Holländer in der deutschen Binnenschiffahrt, Diss. Berlin 1915.

Eisfeld, Das Niederländische Bankwesen, Haag 1916.

Ellger, Wirtschaftliche Begründung zum Schiffshypothekenbankgesetz, Berlin 1931.

Ehrenberg, Hamburger Handel und Handelspolitik im 16. Jahrhundert, Hamburg 1885.

Fitger, Die wirtschaftliche und technische Entwicklung der Seeschiffahrt, Leipzig 1902.

Foertsch, Die Reichsgesetze betr. die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt und der Flößerei, Leipzig 1900.

Gierke, Handelsrecht und Schiffahrtsrecht, Berlin 1933.

Goldschmidt, Universalgeschichte des Handelsrechtes, Stuttgart 1891.

Harms-Kuske-Most, Die deutsche Rheinschiffahrt, Gutachten der Rheinkommission über die Lage der Rheinschiffahrt und der in ihr beschäftigten Arbeitnehmer, Berlin 1930.

Helander, Seeschiffahrt, in: Handwörterbuch der Staatswissenschaften.

— Die internationale Schiffahrtskrise und ihre weltwirtschaftliche Bedeutung, in: Probleme der Weltwirtschaft, Jena 1928.

Howaldt, Die Krise im deutschen Schiffsbau, in: Schiffahrtsjahrbuch, Hamburg 1926.

Kaeferlein, Der Bankkredit und seine Sicherungen, Nürnberg 1925.

Klein, Kreditsicherung durch Registerpfand mit besonderer Betonung der betriebswirtschaftlichen Zusammenhänge, Diss., Berlin 1932.

Leo, Schiffshypothekenbanken, in: Bankarchiv, 1911.

Mathies, Deutsche Schiffsbeleihungsbanken, Hamburg 1917.

Pappenheim, Die geschichtliche Entwicklung des Seehandels und seines Rechts, Hamburg 1903.

— Handbuch des Seerechts, Leipzig 1906.

Peters, Die Entwicklung der deutschen Rhedereien seit Beginn des Jahrhunderts, Jena 1899.
Pick, Das Schiffsbauwerkspfandrecht, in: Juristische Rundschau, 1926.
Priester, Der Wiederaufbau der deutschen Handelsschiffahrt, Berlin 1926.
Sachs, Die Trampschiffahrt in der Ostsee, Diss., Hamburg 1930.
Schiedewitz, Subventionierung von Weltschiffahrt und Weltschiffbau, Hamburg 1931.
Schneider, Das Schiffsbeleihungswesen, Hamburg 1923.
Schulz-Kiesow, Die Schiffahrtskrise und die veraltete Tonnage, in: Wirtschaftsdienst, 28. 11. 1930.
— Schifferbörsen und Binnenschiffahrt, in: Wirtschaftsdienst, 7. 8. 1931.
— Entwicklung und Bedeutung der Küstenschiffahrt, in: Wirtschaftsdienst, 30. 10. 1931.
— Wettbewerbsproblem von Frachtforderungen, in: Deutsche Verkehrs-Nachrichten, 13. 2. 1934.
— Die Bevorschussung von Frachtforderungen, in: Deutsche Verkehrs-Nachrichten, 13.2. 1934.
— Die Bedeutung der internationalen Trampschiffahrt, in: Wirtschaftsdienst, 6. 12. 1933.
Sieveking, Das Genueser Finanzwesen unter besonderer Berücksichtigung der Casa di San Giorgio, Freiburg 1898.
— Wirtschaftsgeschichte, Berlin 1935.
— Die Glückstädter Guineafahrt im 17. Jahrh. in Vierteljahresschrift für Wirtschafts- und Sozialgeschichte, 1937, Heft 1.
Senf, Das Pfandrecht an Schiffsbauwerken, Berlin.
Tiebert, Die Wirkung der Eintragung ins Schiffsregister, 1931.
Sugimoto, Die japanische Seeschiffahrt, Diss., Hamburg 1935.
Timmermann, Die Blankeneser Schiffahrt und ihr Niedergang, Diss., Hamburg 1925.
Teubert, Die Binnenschiffahrt, ein Handbuch für alle Beteiligten, Leipzig 1918.
Vogels Vollstreckungsschutz für Binnenschiffahrt, 1933.
— Gesetz über Schiffspfandbriefbanken, Kommentar, Berlin 1933.
Winkler, Subventionierung von Weltschiffahrt und Weltschiffbau, II. Folge, Hamburg 1933.
Wüstendörfer, Das Seeschiffahrtsrecht, in: Ehrenberg's Handbuch des gesamten Handelsrechts, Leipzig 1923.
— Die Neugestaltung des deutschen Seerechts, in: Zeitschrift der Akademie für Deutsches Recht, 2. Jahrg., Heft 12, Dezember 1935.
Zeitungsausschnitte des Welt-Wirtschaftsarchivs in Hamburg.
Zeitschriften: Wirtschaftsdienst.
— Der Deutsche Volkswirt.
— Hansa.
— Zeitschrift für Binnenschiffahrt.
Geschäftsberichte der deutschen Schiffshypothekenbanken.

Lebenslauf.

Ich bin am 4. Februar 1910 in Marburg/Lahn geboren. Meine Schulausbildung erhielt ich in Königsberg/Pr., wo ich am 3. 3. 1928 an der gymnasialen Studienanstalt der Königin-Luise-Schule die Reifeprüfung bestand. In den Jahren 1930 bis 1933 studierte ich Volkswirtschaft an den Universitäten Hamburg und Münster und bestand am 26. 10. 1933 in Hamburg die Diplomprüfung für Volkswirte.

Stephanie Tiedje.